

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

LA RÉOUVERTURE
D'AUTEUIL

Cliché Chusseau-Flaviens.

Publications Pierre Lafitte & C^{ie}
sais tout / Fermes & Châteaux / Femina
sica / Le Petit Magazine
Avenue des Champs-Élysées / Paris

AU CONCOURS de SKIS du MONT GENÈVRE
Un chasseur alpin skieur.

Abonnements :
Paris et Départements, " " 24 francs
Etranger " " " " 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Les Bas Élastiques
PERFECTIONNÉS
Claverie

sont les "SEULS" qui permettent de traiter efficacement les

VARICES
PHLÉBITES, ENFLURE ET FAIBLESSE des JAMBES

car ils donnent "SEULS" une compression régulière amenant la circulation normale du sang - N'occasionnant aucune gêne ils procurent un soulagement immédiat, rendent aux tissus toute leur élasticité, toute leur souplesse, toute leur force et permettent l'exercice de toutes les professions et de tous les sports.

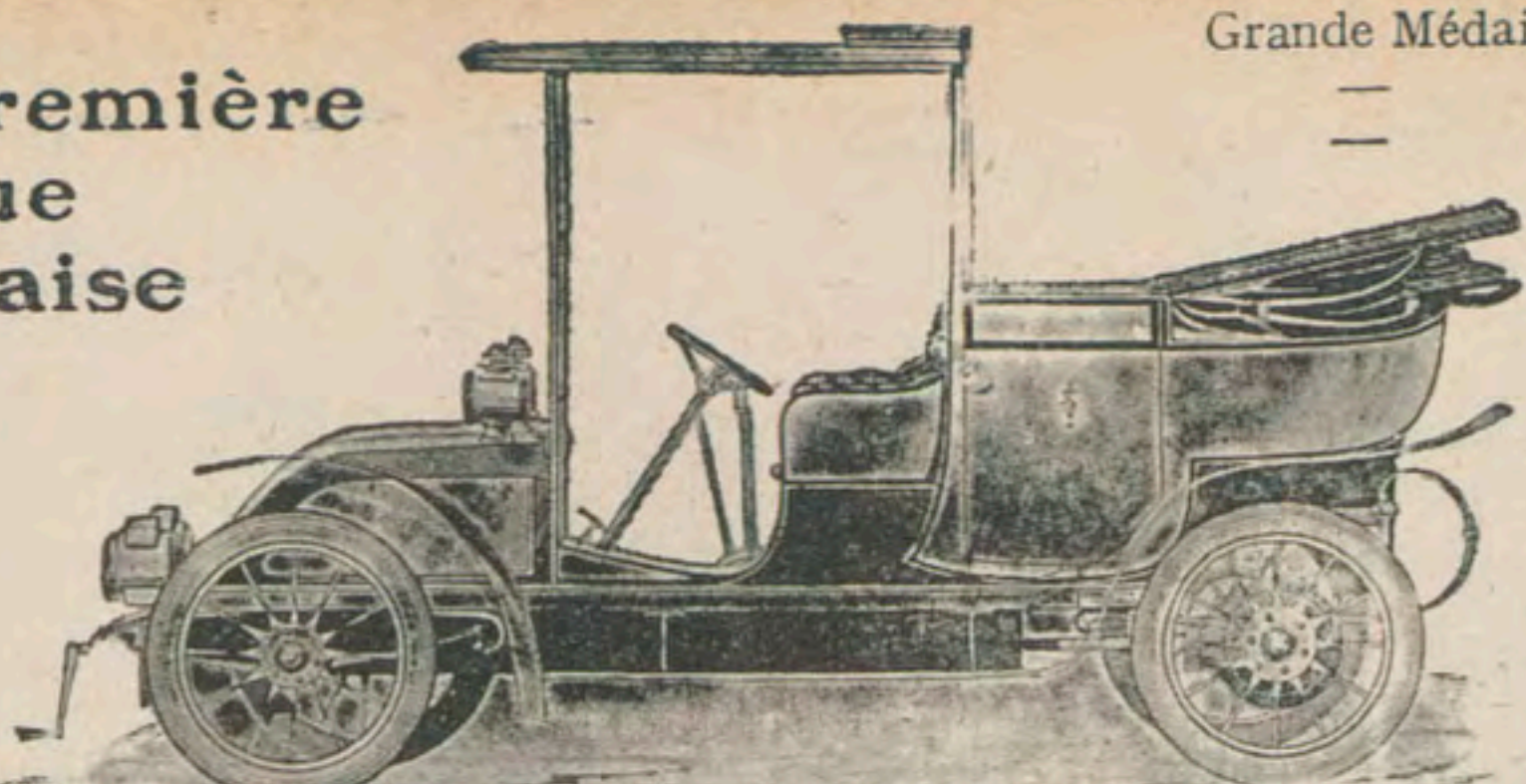
La Notice sur les Varices et la manière de prendre les mesures sont envoyées franco par M. A. CLAVERIE, seul fabricant, 234, Faubourg Saint-Martin, Paris.

COMPTOIR BISONTIN
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie — Maison de confiance

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
1904
1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demandez la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15

Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Co, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

BUIRE

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

POUR MAIGRI
SANS NUIRE à la SANTÉ
Le Thé Mexicain du Dr JAWA



L'obésité altère la santé, détruit la beauté et vieillit l'âge; si vous voulez rester toujours jeune mince, prenez deux à trois tasses par jour du Thé Mexicain du Dr JAWA et, en quelques semaines vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé, sans aucun régime. C'est une véritable nourriture végétale, dépurative, absolument inoffensive.

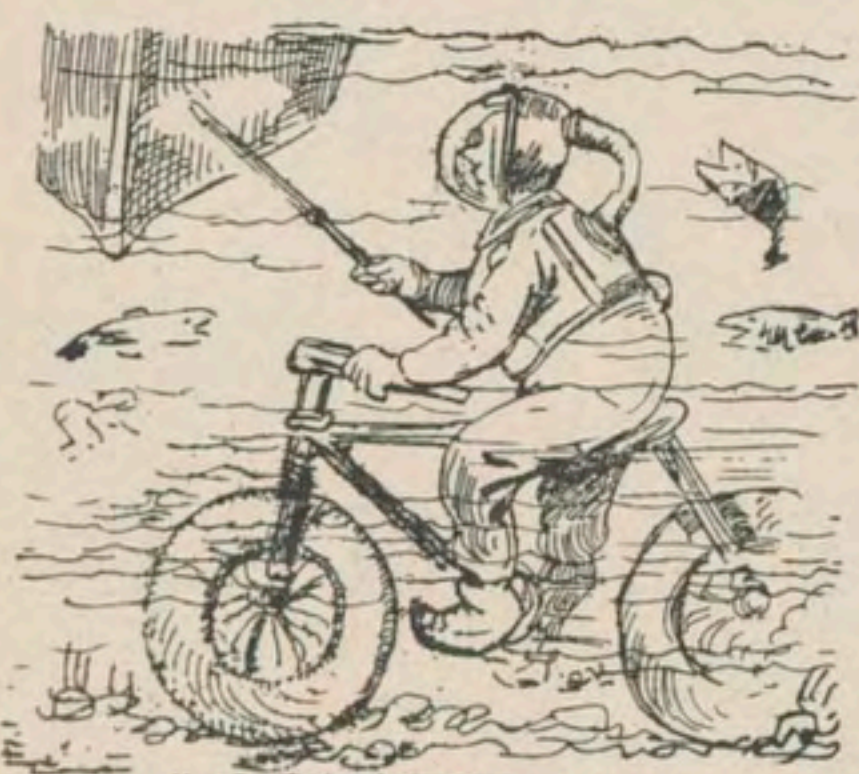
SUCCÈS CONSACRÉ
Se méfier des Contrefaçons

Prix de la Boîte 5^e, les six Boîtes 28^e, f^o c^o mandat; dans toutes Pharmacies
Dépôt : Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

DÉFIEZ-VOUS, Maigrissez
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les jours au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'APPARENCE DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPETUELLE.
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun

La Semaine Comique, par Henriot.



Types de bicyclettes sous-marines pour aller porter secours aux torpilleurs coulés, ou pour aller mettre des torpilles sous les navires ennemis.



— Comment, vous tendez des cordes sur la route? Il va y avoir un rally-papiers.
— Justement... je veux donner un peu plus d'intérêt à la course; j'y ajoute des obstacles.

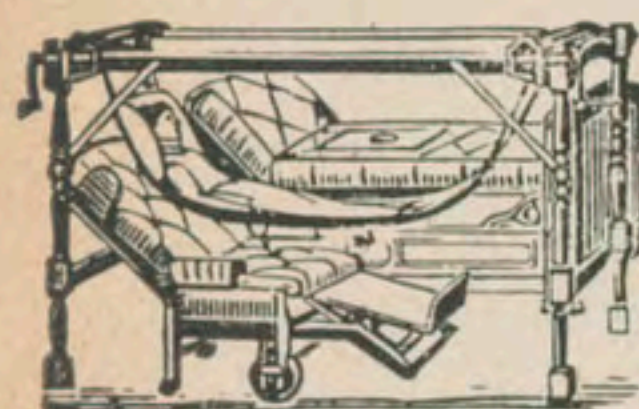


— Comme cela, jamais un apache n'ose m'attaquer la nuit.



— Oui, j'ai acheté une auto de 30.000 francs pour porter ma fortune à Bruxelles et y aller toucher mes coupons, avec les impôts qui menacent la rente, en un an, j'aurai regagné ma voiture.

PHARES BLÉRIOT



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hauteville
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES
Brevet d'Invention Catalogue

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Co 171, Cours Lafayette, LYON 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

LA PLUS SOUPLE LA PLUS SIMPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Co
2, avenue Alphonse

PNEU CUIR VULCA
CONCOURS du BANDAGE
COUPE DU MATIN
1^{er} PRIX
P. BUCHILLET & Co
47, Rue St Ferdinand, PARIS

HERNIE GUÉR
par le Nouveau BANDAGE
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le dos et le sous-cuisse. Il se livre à tous les travaux sans éprouver l'air sa pression constante il mène à la guérison. Env. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hippolyte

PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES DE DION-BOUTON

SIMPLES * ROBUSTES * ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Février 1907 N° 440

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS * Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



(Plaque Lumière)

LE CHAMPIONNAT DE CROSS DE PARIS

Un passage. — Le vainqueur Ballon (121) et H. Rosset (19), troisième.

Le championnat de Paris de cross-country amateurs a été disputé dimanche dernier, à Glatigny, près Versailles, sur un parcours de 14 kilom. 500 environ. La révélation de l'année, Ballon (S. C. de Vaugirard), l'a remporté avec une extrême facilité, en 52 minutes. Il a fait preuve d'une très belle qualité, battant Rax, second, à 250 mètres, et Rosset, à 10 mètres. Quant aux deux favoris, Ragueneau, souffrant, a abandonné, et Keyser n'a pu mieux faire que finir sixième. A noter que Ballon appartient au S. C. de Vaugirard, qui est un club de deuxième catégorie. Au classement par équipes, c'est le R. C. F. qui remporte la victoire.

LES PREMIERS PAS D'UN MÉCANICIEN

I. — PREMIERS PRINCIPES

Avant d'apprendre à conduire, il faut connaître les différentes pièces d'une voiture

Il y a un grand nombre de personnes que leur revenu modeste éloigne de l'automobile. Elles font ce raisonnement assez sage, que l'achat d'une voiture est, en somme, peu de chose, mais que les frais d'entretien sont exorbitants. Leurs moyens ne leur permettent pas d'avoir un chauffeur qui s'occupe constamment des châssis et les tiennent en état, et ils craignent de n'être pas assez habiles pour pouvoir eux-mêmes veiller à la bonne tenue du moteur et des divers organes de la voiture.

Il est évident qu'une grosse voiture est infiniment plus compliquée à entretenir qu'une petite, mais ce n'est pas aux propriétaires de 60 HP que ces articles sont destinés. Il y a, en province et à Paris, un grand nombre de personnes désireuses d'acquiescer une voiture, qui hésitent, parce qu'ils se croient incapables de pouvoir régler tout seuls les différentes pièces délicates du mécanisme. L'idée m'est venue d'aller moi-même dans un atelier de réparations, et de me faire initier aux mystères de la mécanique. Je n'ai pas la prétention d'être fort comme un ancien polytechnicien, mais les conseils très sages que m'a donnés mon excellent professeur, le fin mécanicien Paul Faure, peuvent profiter à ceux, qui, comme moi, voudraient bien conduire une petite

L'apprentissage du mécanicien & Ce qu'il est indispensable de faire avant une sortie

on vérifie une à une les pièces principales de sa voiture. Vérifiez les soupapes; faut-il les roder? On les démonte et on les frotte avec de la potée d'émeri. Mais, pour qu'une soupape soit tout à fait au point, il faut en vérifier l'étanchéité, elle ne doit ni frotter trop, ni fuir. Un moyen de contrôle très simple: vous trempez le plateau inférieur dans l'essence, et si en le remettant en place, vous voyez l'essence affleurer sur les bords, vous pourrez être sûr que cette soupape fuira.

Autre chose: le carburateur, il débite mal: démontez-le, des saletés bouchent peut-être l'arrivée d'essence ou la sortie; le flotteur est peut-être crevé. Pour vous en assurer, secouez-le à votre oreille, si vous entendez battre du liquide à l'intérieur; le meilleur remède est de le changer.

Pour faire venir l'essence au carburateur, ne tapez pas trop fort sur la tige, ou ne la tirez pas trop violemment; il n'en faut pas plus quelquefois pour crever le flotteur.

Les ratés d'allumage sont fréquents? Vérifiez vos bougies. Elles doivent être sales; nettoyez-les avec un soin minutieux; si votre moteur est en marche et que tout à coup un cylindre ne donne plus, pour découvrir la bougie coupable, posez trois doigts sur les trembleurs, un seul continuant à laisser passer le courant, si le moteur continue à tourner, c'est que cette bougie là n'est pas la coupable, essayez avec les autres trembleurs jusqu'à ce que le moteur s'arrête: vous connaissez la bougie à nettoyer ou à remplacer.

Pour se rendre compte du bon débit de la circulation d'eau, le moyen est très facile: vous mettez le mo-

teur en marche, puis vous ouvrez le robinet purgeur, si l'eau jaillit avec force, vous pouvez être tranquille: tout est pour le mieux.

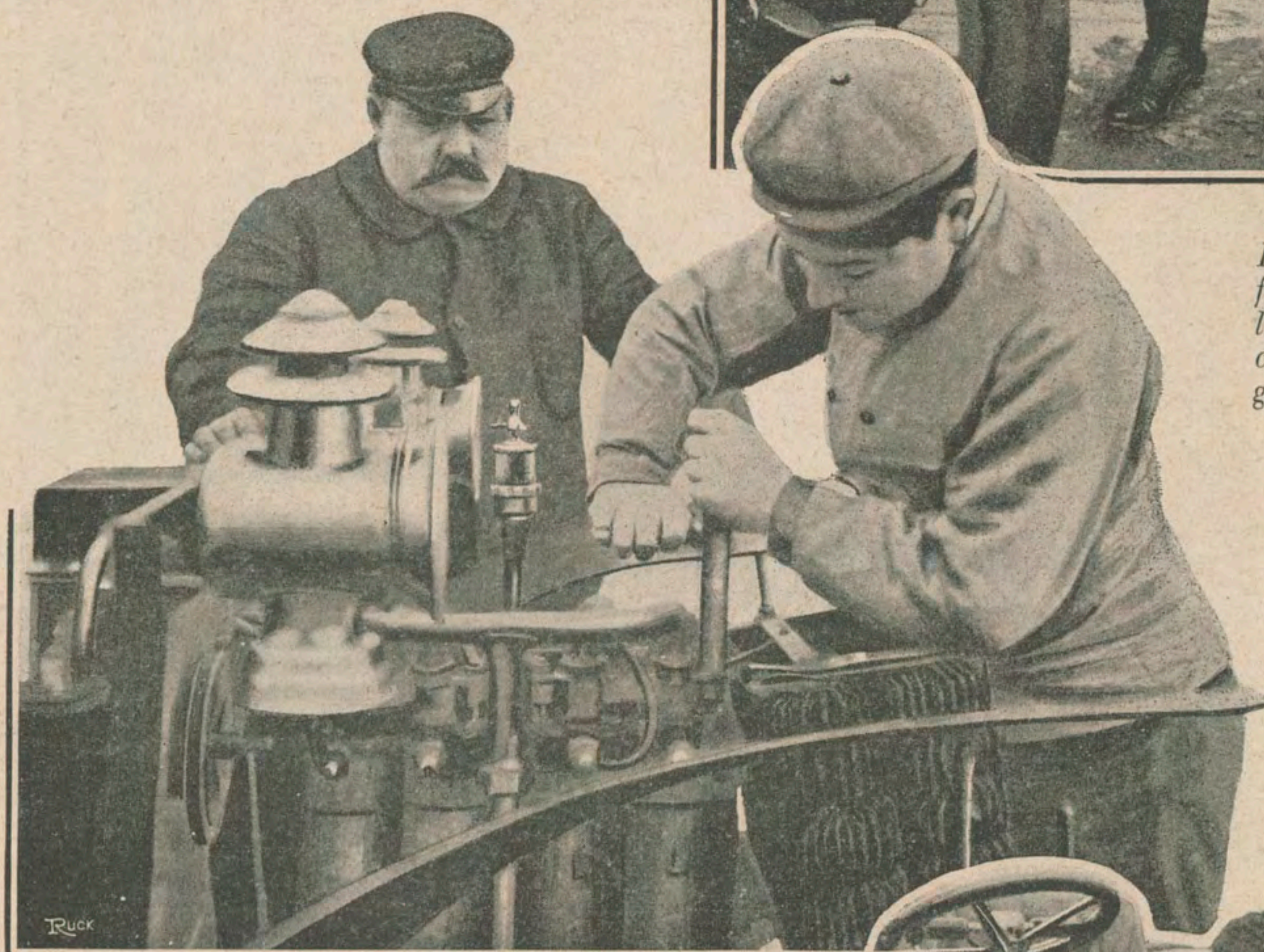
Si vous avez un manomètre, c'est lui que vous devez consulter.

Pour l'huile, regardez avec soin les niveaux et faites



Nettoyage de la bougie.

Il suffit de passer une petite feuille de toile émeri entre les deux fentes pour les dégraisser, puis on essuie soigneusement la bougie avant de la remettre en place.



Démontage des soupapes.

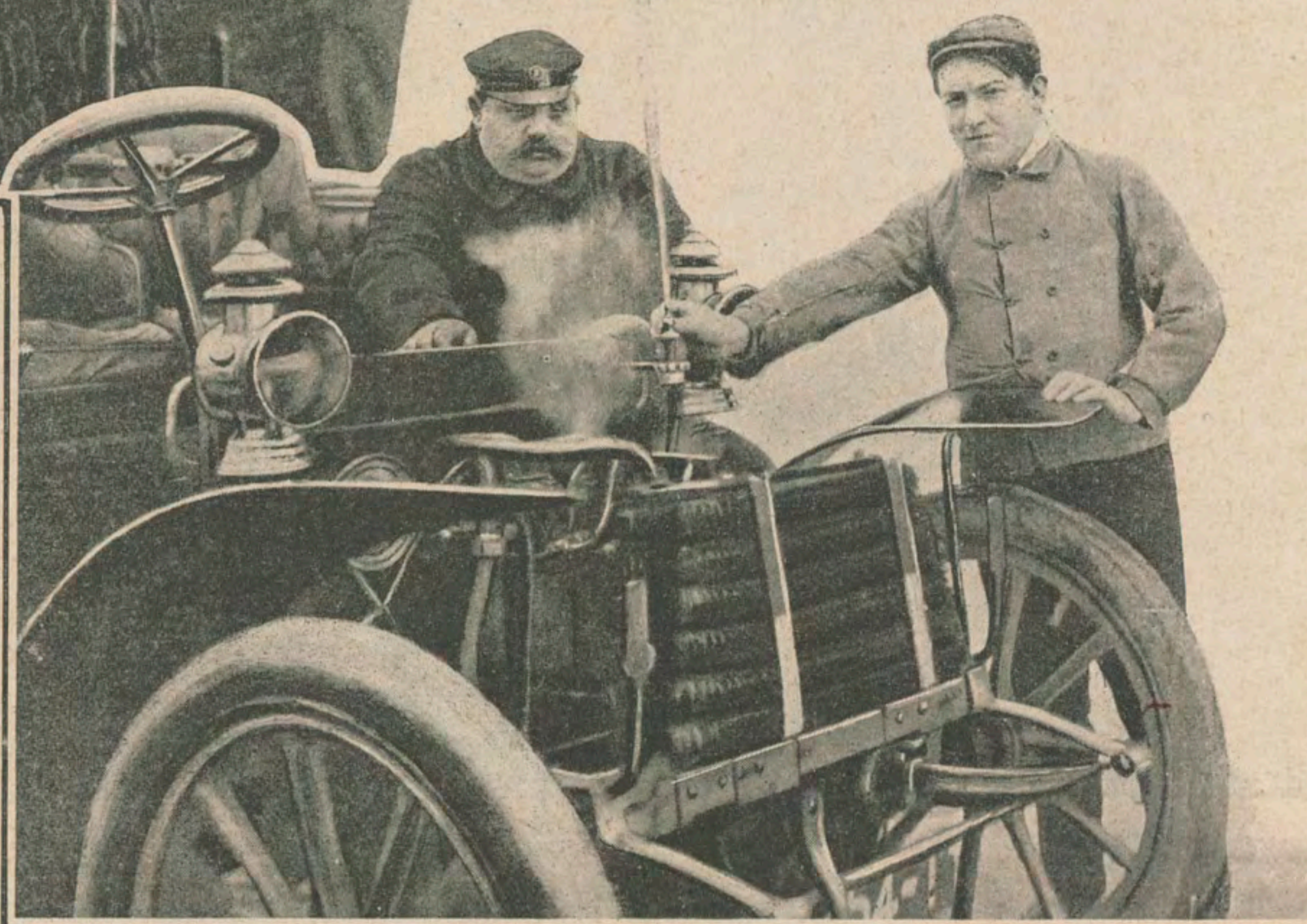
Il faut vérifier de temps en temps les soupapes d'admission et d'échappement. Elles ne doivent ni jouer ni frotter trop.

voiture sans démolir tout l'équilibre d'un budget compliqué.

Je ne saurais trop conseiller à ceux qui, comme moi, ne veulent pas paraître trop sots devant la moindre avarie, d'aller passer quelques heures chez un bon « mécano », ils en apprendront plus que dans les manuels, et la pratique fera le reste.

Il y a nécessairement de grosses réparations qu'on ne peut avoir la prétention de faire soi-même, mais l'entretien quotidien est assez facile pour ne rebuter personne. Sachez, futurs conducteurs, qu'en six semaines ou deux mois, on dresse parfaitement un mécanicien, à qui l'on confie des voitures particulières, et non seulement ces hommes arrivent à réparer toutes les avaries, mais même ils sont capables de forger une pièce chez n'importe quel maréchal-ferrant. Vous n'en demandez pas tant, n'est-ce pas? et vous apporterez dans votre labeur une application et une intelligence dont un ancien cocher, ou un valet de chambre à tout faire ne pourra disposer.

C'est bien simple: avant de sortir pour une promenade,



La circulation d'eau.

Pour s'assurer de la bonne circulation d'eau, on fait tourner le moteur et l'on ouvre le robinet de pression ou l'on consulte le manomètre.

le plein, si vous avez quelque crainte; en dépit de la fumée, — il vaut mieux trop graisser que pas assez. Il est indispensable de vérifier les freins et le débrayage, c'est peu de chose, mais c'est indispensable; une négligence peut causer les pires ennuis.

Si vous avez une voiture à chaîne, ne négligez pas non plus de vérifier votre tension; les deux chaînes doivent être très également tendues; avec une voiture qui va un peu vite, les chaînes inégales provoquent un « chaloupage » constant, désagréable et dangereux.

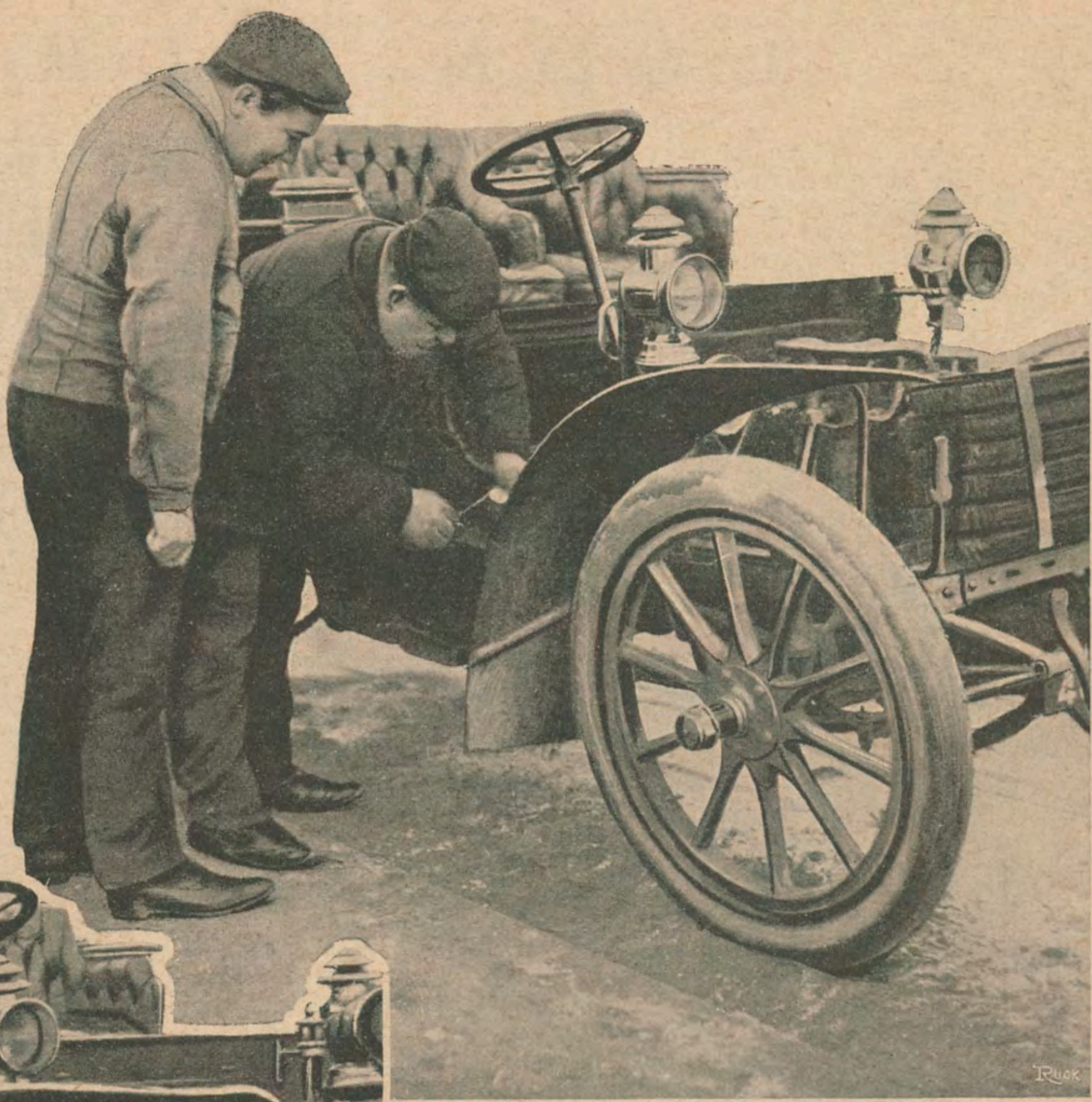
Vérifier aussi l'écartement des roues avant, pour user moins de pneus, il faut que les roues soient fermées en avant d'un centimètre; elles tiennent d'ailleurs beaucoup mieux la route.

Inutile d'ajouter qu'il faut se rendre compte du gonflement des pneus. Tous les manuels des fabricants vous conseillent de gonfler le plus possible. A rouler avec des pneus insuffisamment gonflés, la bande d'adhérence augmente, la voiture roule moins bien, et l'enveloppe s'use beaucoup plus rapidement.

Un autre conseil : vérifiez la direction, un peu de jeu est utile, trop de jeu est nuisible.

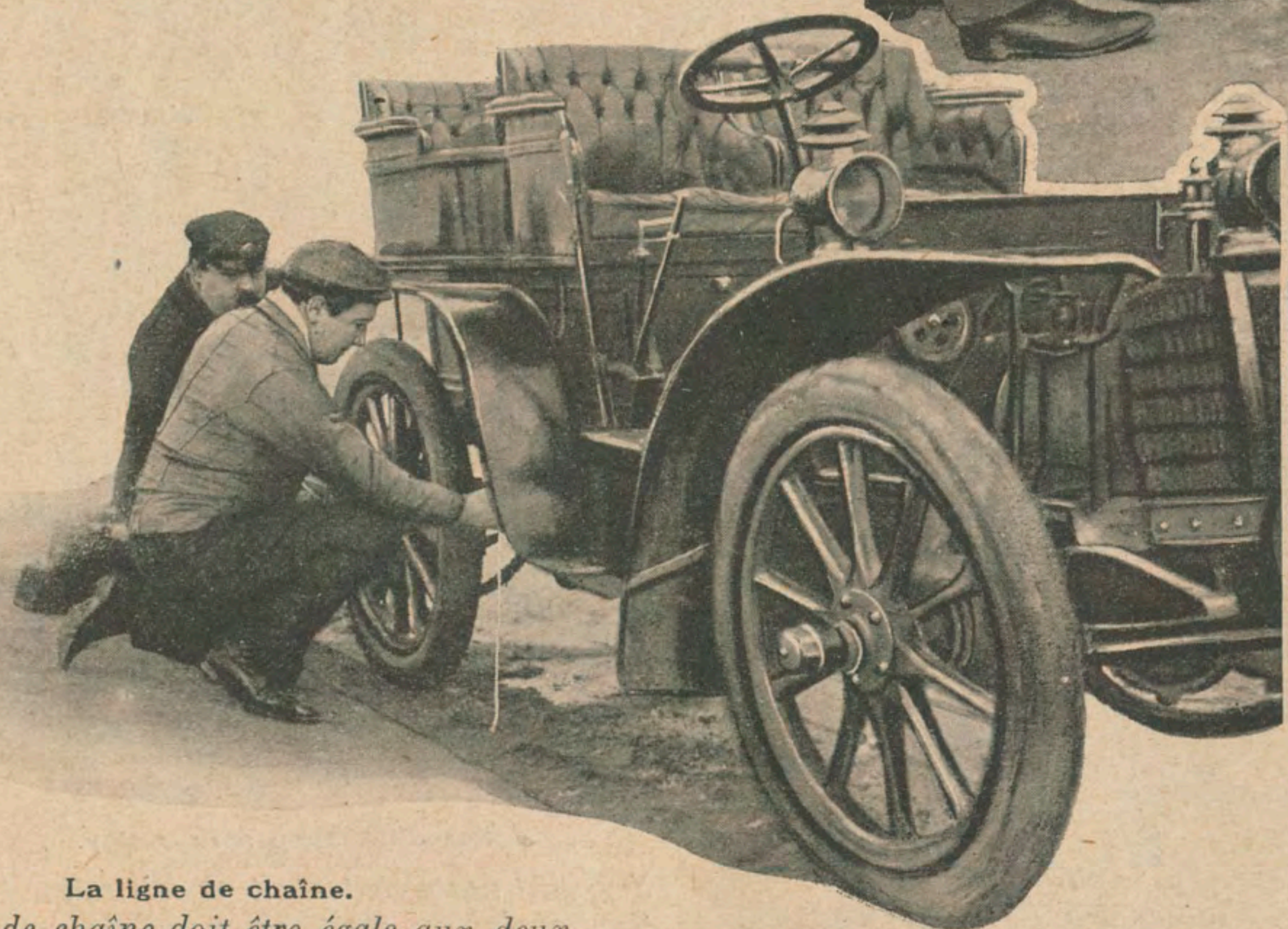
Vérifiez et graissez les moyeux, une roue qui tourne mal traîne le pneu et le râpe, le réglage d'une roue n'est pas si compliqué que vous ne puissiez accomplir ce travail vous-même.

Et quand vous mettez en marche pour partir, prenez la manivelle en haut, si un retour se produit, elle glissera dans vos doigts, si vous avez eu le tort de la prendre en bas, elle revient infailliblement dans le poignet qu'elle brise ou foule une fois sur deux.



Les accumulateurs.

On vérifie la charge des accumulateurs à l'aide d'un petit voltmètre.



La ligne de chaîne.

La ligne de chaîne doit être égale aux deux roues arrière. Pour s'en assurer, on mesure de chaque côté, du centre des pignons de chaîne au centre du moyeu.

Il est évident que ces instructions ne sont pas destinées à des chauffeurs pratiquant depuis longtemps, mais bien à ceux qui débutent ou veulent débiter. Peu à peu, ils s'accoutumeront à connaître à fond le mystère de leurs voitures et presque sans s'en apercevoir, ils deviendront de très fins mécaniciens.

Pour commencer, le meilleur moyen est de se rendre compte soi-même de tout ce que peut contenir le mécanisme d'une voiture. Le premier examen affole un peu, on se persuade qu'on ne pourra jamais se reconnaître dans cet innombrable amas de pièces diverses; mais en s'y prenant sagement et en étudiant une à une les diverses parties de la voiture, on éprouve cet étonnement heureux de voir se classer et se différencier tant d'organes différents dont la quantité inquiétait dès l'abord.

En suivant pièce à pièce le montage et le démontage d'un châssis, on se reconnaît peu à peu, et on arrive à une connaissance générale qui permet d'apporter des remèdes aux incidents imprévus qui peuvent survenir sur la route. La moindre avarie ne trouvera pas affolé le chauffeur qui a su peu à peu connaître et aimer sa voiture.

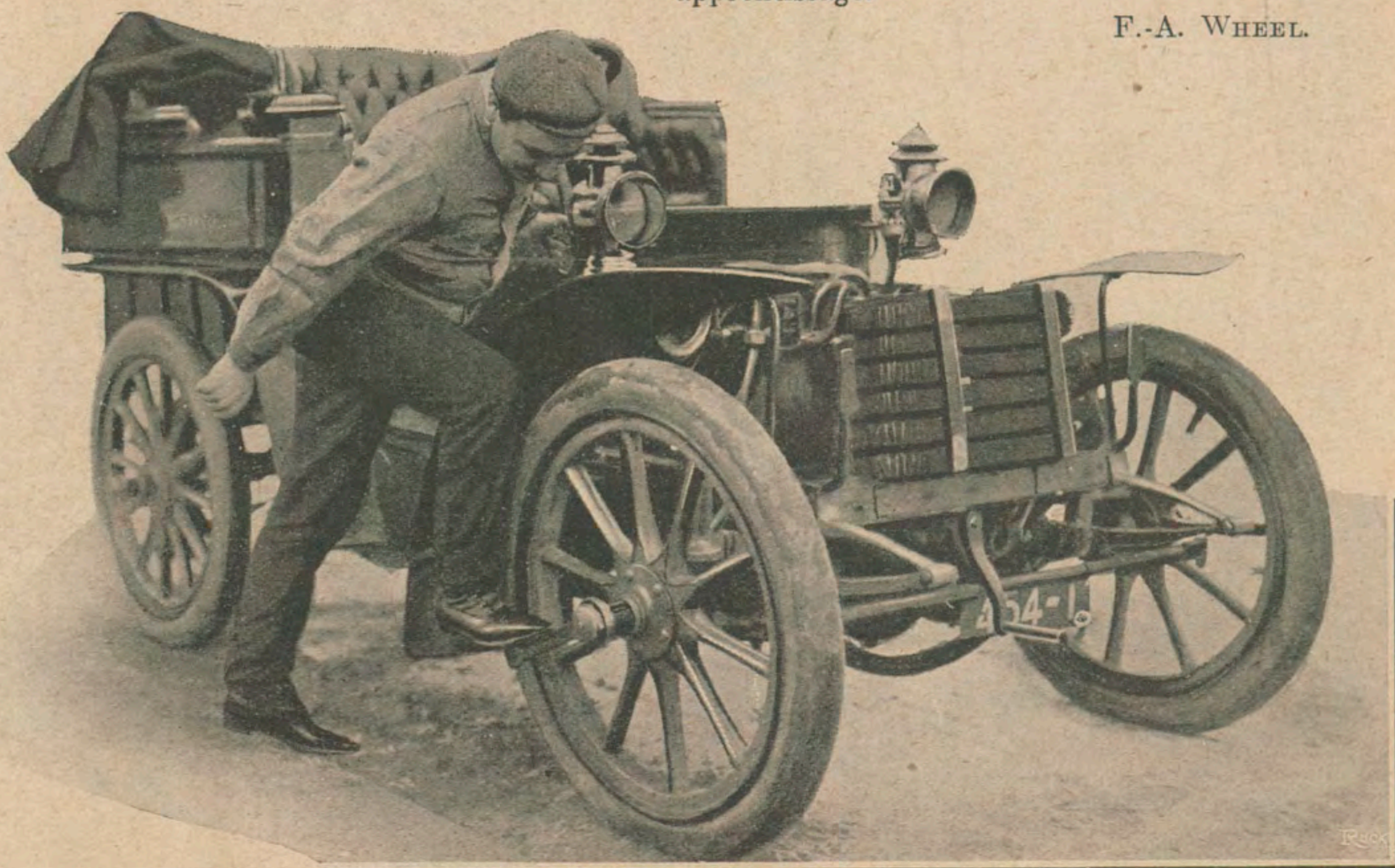
Ceux qui s'ingénient chaque jour à approfondir leurs connaissances en arri-

vent petit à petit à une rare virtuosité, et l'on trouve souvent des particuliers qui, par des miracles d'ingéniosité et un tour de main presque professionnel, causent l'étonnement des mécaniciens.

Je connais des amateurs assez nombreux qui ont même apporté à leur voiture d'heureuses modifications. Ils ont reconnu à la longue que telle pièce ou telle commande ne répondait pas à son usage et ils ont remédié avec beaucoup d'intelligence au mauvais dispositif; n'allez pas croire qu'il faille être pour cela un vieux pratiquant; on sera étonné de la simplicité d'un mécanisme qu'on juge si compliqué quand on ne le connaît pas parfaitement.

La pratique quotidienne fait plus qu'un long apprentissage.

F.-A. WHEEL.



Les moyeux et les fusées.

Avant de partir sur la route, il est indispensable de vérifier le graissage des moyeux et des fusées. Un graissage insuffisant provoque de l'échauffement et peut causer un grippage.

LÉON SERPOLLET

Un novateur et un apôtre ✕ La religion de la vapeur et la griserie de la vitesse ✕ L'œuvre impérissable de Léon Serpollet ✕ A la matière fragile survit l'Idée.

L'an 1891, le 17 avril, nous, Ferdinand Garnot, commissaire de police du quartier des Grandes-Carrières :

En exécution des instructions de M. le préfet de police, en date du 16 courant, notifions à MM. Serpollet et Avezard fils, demeurant 27, rue des Cloys, qu'ils sont autorisés à faire circuler sur toutes les voies de Paris indistinctement, les deux voitures à vapeur soumises à l'examen du service des Mines les 16 août 1889 et 8 janvier dernier.

Le commissaire de police.

Signé : GARNOT.

AINSI est libellé le document, le premier permis de conduire délivré à Paris par l'autorité administrative, concédant officiellement le droit — aux véhicules automobiles — de circuler dans les rues de la capitale (1).

Bien d'autres possèdent aujourd'hui semblable autorisation. Serpollet eut toutefois la primeur d'une permission que, par suite de l'essor formidable de l'industrie nouvelle, on sollicita ultérieurement dans une telle proportion qu'il fallut créer des services spéciaux dans les préfectures pour procéder à la délivrance — après examen — desdits permis.

La carrière Encore que brusquement interrompue par la mort stupide, la carrière de Léon Serpollet, enlevé aux siens dans la pleine force de l'âge, dans le complet épanouissement de son inventive intelligence, est une carrière longue et bien remplie.

Les diverses étapes des perfectionnements sportifs mécaniques industriels, sont marquées par des faits significatifs. Or, le nom de Léon

Serpollet est intimement lié à l'histoire de ces étapes.

Sans cesser jamais d'être



Serpollet dans son atelier.

Serpollet ne se contentait pas d'être un inventeur génial, il était aussi un conducteur de premier ordre.

l'apôtre du « mieux » à venir, il fut toujours le collaborateur, souvent l'ouvrier auteur du progrès.

Est-ce à dire que la marche en avant fut toujours aisée? Non, sans doute, et l'apostolat ne passa à aucune époque pour une profession de tout repos.

Léon Serpollet, après avoir vécu les décevantes heures des tâtonnements et des expériences couronnées d'insuccès, triomphant

peu à peu des difficultés matérielles, pénétrant les mystères de la science, eut dès lors à lutter contre les oppositions systématiques, les objections de principe, la routine et l'inappréciable cortège des

Serpollet à Deauville.

En septembre 1901, il triompha à Deauville, couvrant le mille arrêté en 1 m. 18 s. 3/5 et le kilomètre lancé en 37 s. 1/5.

(1) Amédée Bollée père avait obtenu, le 26 août 1875, l'autorisation temporaire de circuler avec sa voiture l'Obéissante dans 9 départements dont celui de la Seine.



Le 100 dans l'heure.

Serpollet est le premier qui ait dépassé une vitesse de 100 kil. dans l'heure en faisant à Nice en avril 1901 le kilomètre en 35 s. 4/5.

prudhommesques hostilités. Mais Léon Serpollet avait la foi et aussi la compétence, l'intuition... mais surtout désarmait ses adversaires par l'irrésistible impression sympathique qui émanait de sa personne.

Il était droit, simple, loyal et convaincant : il eut dans sa courte et belle vie des gens opposés à ses idées, à sa façon de voir. Jamais d'ennemis !

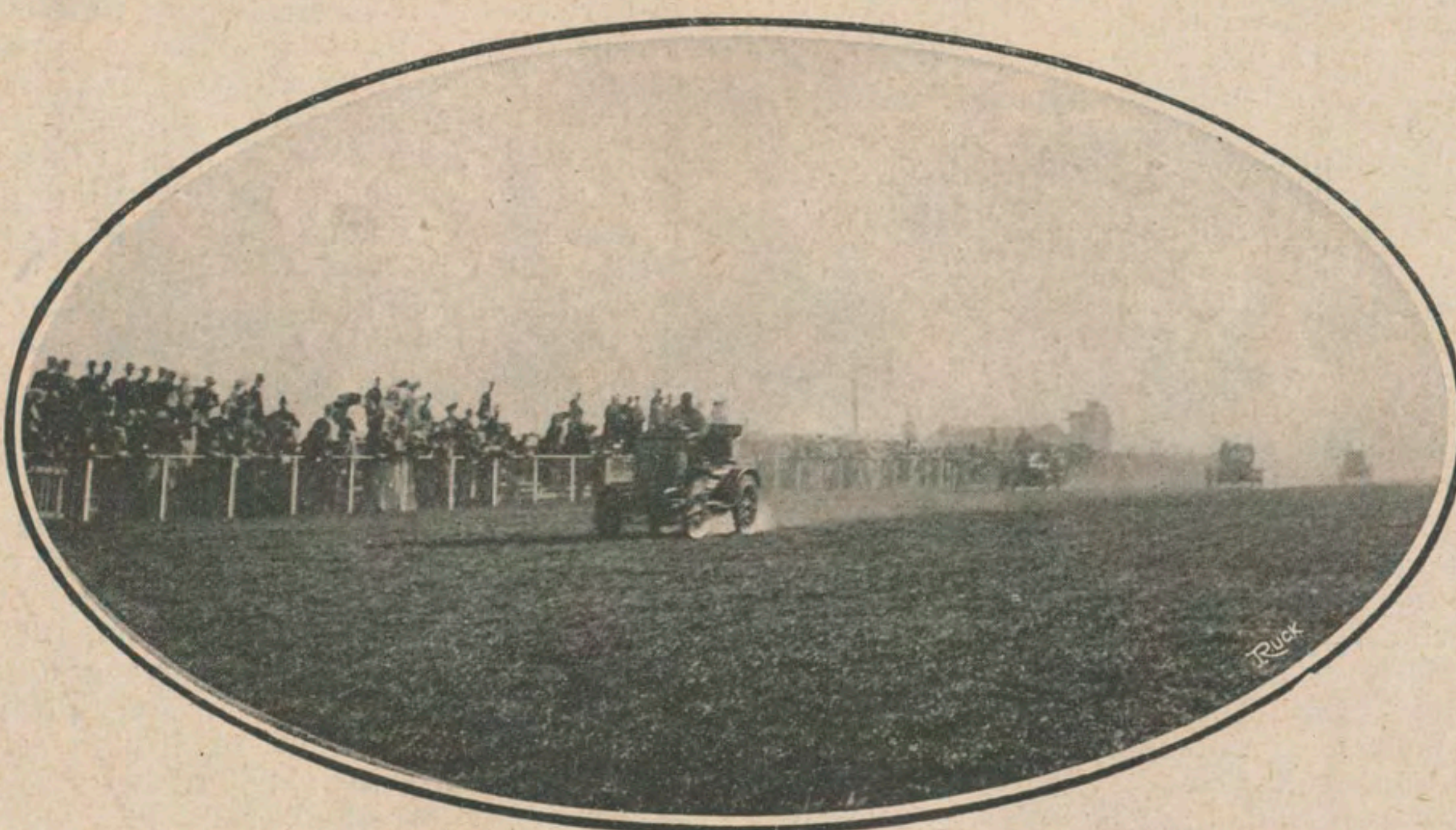
A l'âge de 23 ans, Léon Serpollet quittait son pays natal, Culoz, et venait, plein d'espoir, s'installer sur la butte Montmartre; nouveau Rastignac, il allait conquérir Paris en utilisant, en asser-vissant le feu du ciel jus-qu'alors indomptable.

A la vérité, l'inventeur éprouva quelques déboires et traversa des périodes critiques.

Oh ! l'ère inénarrable que celle du premier tricycle à vapeur ! Moteur à un seul cylindre, chaudière ronde bien en vue, sorte de poêle Choubersky surmonté d'un long tuyau d'où sortait la vapeur d'échappement et souvent aussi des torrents de fumée noire !

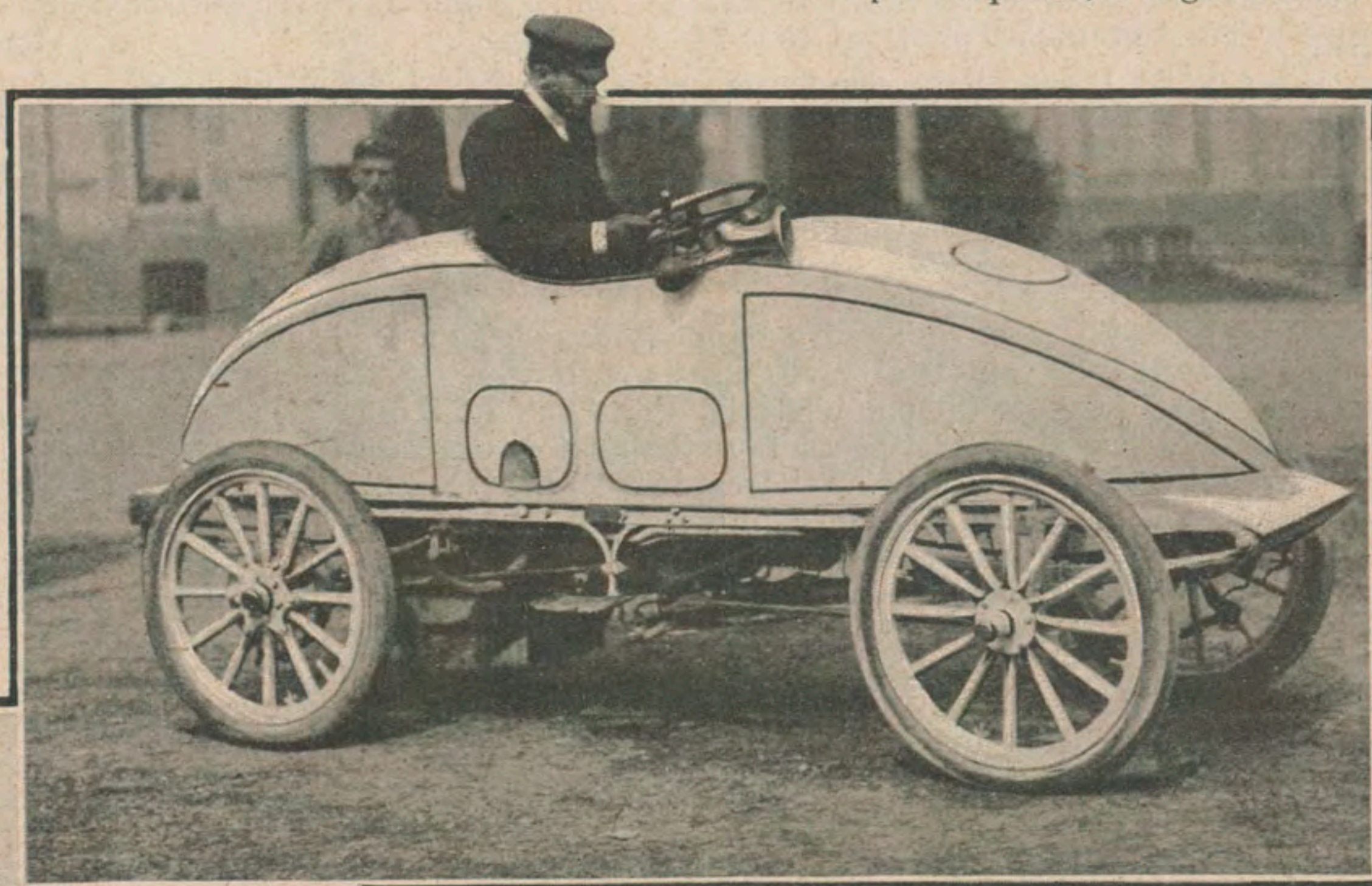
Mais on imagine la joie de Serpollet lorsque, pour la première fois, il sentit ce véhicule partir réellement sous lui sans le secours des amis qui s'étaient crus obligés de le pousser, doutant encore qu'il pût se mouvoir lui-même !

Quelle joie aussi, le jour où Léon Serpollet se risquait à aller



A Ostende.

Le passage de Serpollet dans la ligne droite d'Ostende au mee-ting de septembre 1901.



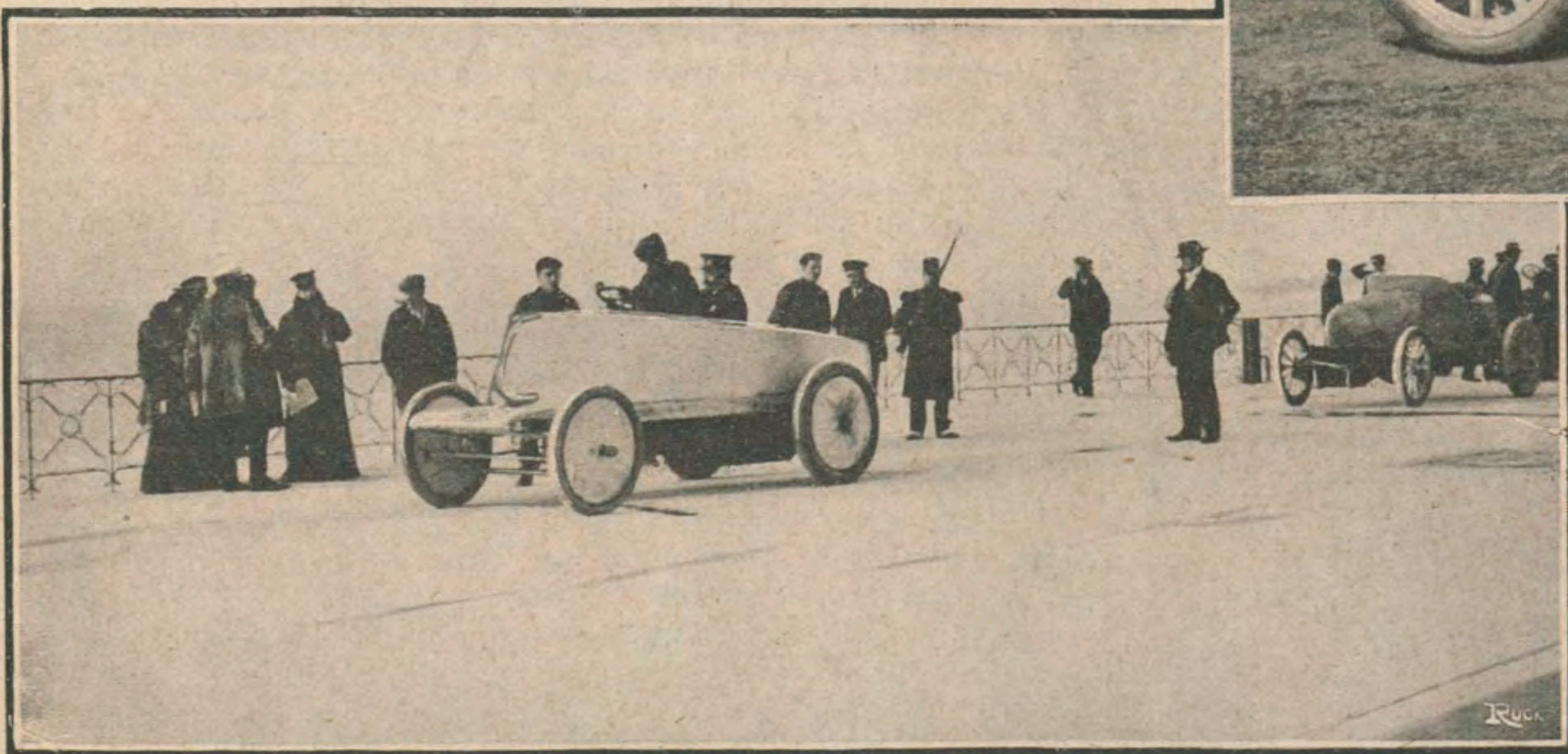
" L'Œuf de Pâques ".

C'est avec cet original engin que Serpollet dépassa pour la première fois la vitesse de 120 à l'heure, faisant à Nice en 1902 le kilomètre en 29 s. 4/5.

l'heure... La suivante (1903) débuta par la victoire atten-due de Serpollet sur le kilomètre. Il s'adjugea la Coupe de Rothschild avec un « torpilleur » dont il modéra l'allure.

L'œuvre industrielle. Serpollet déjà connu, apprécié, fut dès lors « lancé » commercialement. Ses usines de la rue Stendhal se développèrent, les commandes affluèrent. Vint l'essor définitif du véhicule industriel, et à la tête du mouvement on trouve encore Léon Serpollet.

Telle fut dans ses grandes lignes l'existence de Ser-pollet. Eclair rompant l'harmonique monotonie des choses d'ici-bas ; éclair rapide, trop vite éteint, mais dont l'éclat brillant nous éblouira longtemps encore... P. SOUVESTRE.



A Nice.

Serpollet gagna la Coupe Rothschild à Nice en 1904, couvrant le kilomètre lancé en 29 s. 1/5.

UNE ANNÉE CHARGÉE

Par C. FAROUX

Jamais encore, depuis les débuts de la locomotion automobile, les constructeurs ne s'étaient trouvés en présence d'un programme sportif aussi chargé. N'y a-t-il point lieu de concevoir quelque inquiétude, en raison de la diversité des règlements ?

Qu'on donc prétendait que la course de vitesse était morte ? Elle ne s'est jamais mieux portée et paraît même avoir infusé une ardeur nouvelle au rébarbatif concours, d'essence trop sérieuse pour plaire aux masses et dont l'organisation n'a pas toujours, au surplus, été irréprochable.

Pour la saison 1907, en dehors de ces grandes épreuves qui seront tour à tour le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France, le Circuit des Ardennes Belges, le Circuit de Brescia, la Coupe Vanderbilt, dans lesquelles seront aux prises les 120 chevaux des marques les plus réputées, nous avons toute une catégorie d'épreuves réservées — en intention du moins — aux véhicules de tourisme...

Elles sont aussi nombreuses

... que les flots de la mer.

Faut-il citer les principales ? Coupe de la Commission Sportive, Coupe de l'Empereur, Coupe de la Presse, Tourist Trophy, Targa Florio, Coupe de l'Automobile-Club d'Auvergne et du Centre, Coupe de Liedekerke, Critérium Belge... j'en passe.

A supposer qu'un grand constructeur vult disputer toutes ces épreuves et qu'il engageât dans chacune d'elles le nombre réglementaire de 3 voitures, c'est 110.000 francs — parfaitement, cent dix mille — qu'il devrait d'abord déboursier pour les droits d'engagement seulement. Notre confrère l'Auto en a fait récemment le calcul amusant.

Non pas trop d'épreuves, mais trop de règlements

Il y a trois mois, nous n'étions pas bien certains d'avoir seulement une épreuve de vitesse. Peut-être en avons-nous trop aujourd'hui.

Qu'on m'entende bien : il n'est pas question de mettre ici en jeu les heureux effets d'une compétition de vitesse pure. Ce procès est jugé depuis longtemps, mais la matière est ici un peu différente.

Il y a aura cette année vingt épreuves importantes ; elles sont régies par vingt règlements différents. Tout le mal tient dans cette constatation.

On connaît le marasme dans lequel se traîne le yachting automobile, marasme dont est exclusivement responsable une réglementation imprécise et souvent discrète. La monstrueuse hérésie technique — classement à la cylindrée — inscrite cette année encore dans le règlement de Monaco a failli tuer une industrie cependant intéressante en l'orientant tout à fait en dehors de ses véritables destinées. Grâce à un consciencieux effort de la Chambre syndicale de la Navigation automobile, on peut espérer enrayer ce mouvement inquiétant si les organisateurs de Monaco savent abandonner des vues notoirement fausses pour le plus grand bien général. Mais le voudront-ils ?

A tout prix, il faut éviter une telle gabegie dans la réglementation du sport automobile. Pourquoi les Automobiles-Clubs internationaux ne se sont-ils point mis d'accord au début de l'année, afin d'arriver à cette unification que nous souhaitons tous ?

Il y a telles réglementations, celles de la Coupe de Liedekerke et de la Targa Florio, par exemple, qui ne tiennent pas debout : et tout parti-pris à part, il faut bien reconnaître que dans leur esprit, deux règlements seulement sont techniquement irréprochables. Tout l'honneur en revient aux membres de la Commission Sportive, puisqu'il s'agit ici du Grand-Prix de l'Automobile-Club de France et de la Coupe de la commission sportive.

Je me hâte d'ajouter qu'irréprochable de conception, ce règlement est critiquable dans son application. D'une part, il alloue aux concurrents une quantité exagérée de combustible, et de l'autre, il ignore la valeur calorifique du combustible, en sorte qu'on peut dire à juste titre que ces deux épreuves feront peut-être faire plus de progrès à l'industrie des carburants qu'à l'industrie mécanique. C'est quelque chose, évidemment, mais ce n'est peut-être pas ce qu'on avait rêvé.

On sait que les règlements du Tourist Trophy et de la Coupe de la Presse s'inspirent du même principe que le précédent (toujours pour mettre en valeur le rendement global d'une voiture), mais prévoient la clause du poids minimum. Peut-être a-t-on cru ainsi n'amener en ligne que des voitures de tourisme *bona fide*. En réalité, la clause du poids minimum... dans le cas spécial qui nous occupe, n'est ni plus ni moins... qu'un cautère sur une jambe de bois.

Certains ont voulu faire un épouvantail d'une voiture de 50 chevaux pesant 400 kilos. J'imagine qu'aucun constructeur ne sera assez naïf pour courir — dans l'état actuel de la mécanique — une épreuve de 500 kilomètres avec un tel monstre.

A moins cependant qu'il ne se tienne le raisonnement suivant, cher à la plupart de ceux qui vont courir la déplorable épreuve de l'Empereur : « Je sais bien que je mets en ligne 3 voitures inutilisables dans lesquelles j'ai tout sacrifié à la seule vitesse ; une, deux peut-être resteront en route, mais ce serait bien le diable si la troisième ne va pas jusqu'au poteau. »

D'où vient le mal dont nous nous souffrons ? Des ambitions rivales sans doute. Les événements ont valu à la France une situation prépondérante dans le sport automobile : n'imaginer pas que les industries étrangères en supportent le joug sans impatience.

On a voulu décentraliser nos manifestations et il faut bien reconnaître que la Coupe de l'Empereur constitue une manœuvre adroite et qui a bien réussi. Reste à voir si elle réussira jusqu'au bout.

Je crois avoir indiqué le mal véritable, non pas trop d'épreuves, mais trop de réglementations. Pour que tout rentre dans l'ordre, les dirigeants de l'Automobile-Club de France devront prouver une réelle énergie. Cependant, il faut aussi que nos constructeurs leur donnent,

autant qu'il est en leur pouvoir, une aide efficace. Ils le peuvent, s'ils savent se maintenir dans la stricte exécution d'une mécanique irréprochable et raisonnée. Ici, comme en toute autre chose, l'exemple devra couronner le précepte.

Inventons moins, construisons davantage

Il n'y a pas de pire obstacle à l'organisation intérieure de toute automobile que la multiplicité étonnante de ses types de construction. Ayant sa source non dans un besoin réel, mais dans l'ambition d'inventeurs infatigables, cette multiplicité met au jour, dans neuf cas sur dix, des créations techniques dénotant un grand dédain pour les règles de construction les plus élémentaires. Si ces créations se vengent ordinairement par leur peu de vitalité elle-même, il en reste cependant l'inconvénient général que les constructions éphémères, arrivant et disparaissant sans relâche, retardent les efforts judicieux de la branche d'industrie compétente et imposent, à des appareils réellement viables, l'apparence d'une viabilité douteuse.

Dans la construction des moteurs, un esprit d'invention dégénéré a fait fureur pendant longtemps et avec persistance. Il y eut un temps et il n'est pas encore tout à fait passé, où l'emploi d'éléments connus et éprouvés était complètement prohibé, où les gens compétents et ceux qui ne l'étaient pas se lançaient à la poursuite du connu et de l'inconnu, où enfin l'heureux inventeur d'une bougie ou d'un pot d'échappement pouvait, en un tour de main, devenir fondateur et directeur d'une fabrique d'automobiles. Il va sans dire que tout constructeur indépendant devait, en dehors de l'invention de nouveaux modèles, s'occuper constamment de combiner un nouveau système de distribution ou de réglage, et il est réellement arrivé qu'un de ces génies créateurs a transformé le ventilateur en réservoir d'eau pour présenter « quelque chose de vraiment inédit ». Il n'est donc pas étonnant que la valeur pratique de la plupart des moteurs de création récente soit en raison inverse du nombre de brevets qui protègent ces moteurs.

Heureusement, nous pouvons nous consoler, car si quelque chose démontre la maturité actuelle, c'est la cessation de la chasse aux nouveautés et à l'invention. Cette chasse a été remplacée par une étude méthodique et approfondie et une recherche de perfectionnements appliqués aux types de construction qui se sont maintenus au-dessus du fatras des temps passés en donnant naissance — plus ou moins — à des formes fondamentales. Tirer graduellement un parti plus avantageux de ces formes et les éprouver pratiquement, mais aussi établir des principes fondamentaux et étudiés scientifiquement, tel est, actuellement, le devoir principal du constructeur, qui doit d'autant moins lâcher la bride à son esprit d'invention, à son grand avantage et à celui de la maison qu'il dirige.

Je considère comme le summum de l'A et l'Ω de la science du constructeur, le principe consistant à adapter convenablement les moyens de construction aux conditions données.

Il est certain, par exemple, qu'on doit s'efforcer, autant que possible, de faire le petit moteur simple, peu coûteux et peu sujet aux avaries ; et de donner aux grands moteurs un grand rendement économique avec le minimum de poids. En présence de la qualité principale exigée d'une voiture, les autres qualités deviennent, suivant les circonstances, totalement ou partiellement secondaires. On tâchera aussi de réduire, même pour le petit moteur, la consommation de combustible autant qu'on pourra le faire et pour le grand moteur, de simplifier la construction dans une juste mesure, sans cependant perdre de vue la condition principale.

Il n'y a là que des prescriptions d'ordre général que les intéressés connaissent pour la plupart, mais que tous doivent suivre fidèlement. Attendre du résultat d'une épreuve publique une indication sur l'orientation de la construction est chose bonne en soi, mais qu'il serait naïf et dangereux d'ériger en principe.

Les véhicules légers semblent oubliés

Si les grosses voitures, qu'il s'agisse de types de course ou de types de tourisme, ont, cette année, un programme très chargé ; il en est autrement des véhicules légers. Voiturettes et motocyclettes ne semblent guère en odeur de sainteté auprès des organisateurs.

Il y a pourtant là, nous ne saurions trop le répéter, une clientèle quasi-inépuisable et qui n'a, pour ainsi dire, pas encore été touchée, toute la série des petits propriétaires, des bourses moyennes qui attendent toujours l'engin idéal à bon marché.

Je sais bien qu'on en voit partout, des voiturettes. Il n'y avait, au Salon de 1906, pas moins de 31 constructeurs, presque tous Français, qui exposaient des petites voitures. Mais la plupart n'ont pas encore fait leurs preuves sur la route. Et c'est précisément l'épreuve sportive de vitesse ou de fond qui est susceptible de montrer si, pour arriver au bon marché, le constructeur n'a pas truqué avec la qualité des matières employées, si pour diminuer le poids il n'a pas joué avec la solidité.

Nous avons eu en 1905 et en 1906, un Tour de France pour motocyclettes et voiturettes. Il semble que cette course doive être abandonnée, puisque nous n'en avons pas encore entendu parler. Il est très regrettable de voir une épreuve déjà classique abandonnée en plein succès. De même, la Coupe Internationale des motocyclettes peut être considérée comme disparue. Mais l'engin à deux roues est maintenant bien classé. Sa vogue, du reste, va en diminuant, et il est à craindre qu'il n'éprouve le même sort que le tricycle, dont les derniers représentants ne se rencontrent plus qu'au fond des provinces ignorées.

C. FAROUX.

129

LE MATCH STADE-R. C. F. contre DEVONPORT

La rencontre Stade-Racing-Club de France contre Devonport, gâtée par la pluie, n'a pas remporté tout le succès qu'elle méritait. L'équipe anglaise était excellente et se heurta à une bonne défense de la part de nos hommes.



Un tenu.

Le match Stade-Racing contre Devonport Albion, disputé le Mardi Gras, a été gagné par l'équipe anglaise triomphant par 11 points à rien de nos représentants. Le mauvais temps a beaucoup nui à ce match qui fut très intéressant.

Nous battons beaucoup moins souvent nos maîtres d'Outre-Manche que nous n'avions accoutumé de le faire au cours des dernières saisons. Ce n'est pas que notre valeur ait diminué ; elle s'est au contraire accrue dans d'honorables proportions. Mais les équipes anglaises qui nous sont opposées sont plus fortes, et de cette circonstance nous devons nous féliciter.

Continuer à jouer contre des teams britanniques de qualité douteuse comme nous persistions à le faire, c'était vouloir, à brève échéance, la ruine d'un sport qui faisait chez nous de si réguliers progrès. En gagnant toujours, nos joueurs s'exposaient à se croire dispensés d'apprendre encore, ce qui n'était pas, il faut le reconnaître, un état d'âme qu'on pouvait leur souhaiter. De plus, le public se serait lassé rapidement de ces parties sans entrain, sans valeur scientifique, où la déroute d'une équipe étrangère sans cohésion, sinon sans valeur, serait venue chaque dimanche contredire l'annonce faite à grand fracas de prouesses étonnantes.

Nos dirigeants ont aperçu le danger. Il était temps. Il n'était pas trop malaisé d'en comprendre les causes. Demander à un club anglais une équipe mixte, c'est le prier d'exporter un petit troupeau de joyeux baladeurs, semblables à ce ramassis de « galettes » que certains de nos plus grands clubs ont pris la fâcheuse habitude d'expédier en province.

Au contraire, prier le même club d'envoyer sa première équipe, c'est l'obliger à prendre quelques précautions pour sauvegarder une réputation à laquelle il tient. Avec la publicité donnée actuellement en Angleterre à nos grandes rencontres internationales, on est désormais assuré avec ce procédé de recevoir un team excellent composé de joueurs entraînés et qui sont décidés à le montrer.

D'après ce principe que les bonnes équipes ne coûtent pas plus cher à importer que les mauvaises, nos officiels ont pris la bonne résolution de nous offrir ce qui se fait de mieux en ce genre de l'autre côté du détroit.

Le team de Devonport Albion qui nous rendit visite l'autre dimanche était un article capable de nous donner toute satisfaction. L'état lamentable du terrain, détrempé par la pluie, ne lui permit pas malheureusement de nous montrer toutes ses qualités d'exécution. C'est pourquoi sa victoire, modeste en somme, de 11 points à rien, parut à nombre de personnes mal renseignées une preuve de valeur médiocre de l'équipe étrangère.

Nous ne nous élèverons jamais trop contre le préjugé qui consiste à attacher au résultat numérique d'une partie une importance absolue. En rugby, il faut juger de la valeur d'une équipe autant par ce qu'elle se révèle capable de faire que par ce qu'elle fait en réalité.

Les joueurs de Devonport Albion, en face de notre équipe mixte Stade-Racing, se montrèrent étonnants de précision et les spectateurs qui savent regarder ont pu avoir, en les voyant agir, une conception très nette d'une offensive parfaitement comprise.

Sans doute, bien des passes furent manquées, moins pourtant qu'on eût pu l'attendre avec un ballon aussi alourdi de boue. Mais il fut admirable de voir avec quelle sûreté, dès qu'un joueur anglais se montrait prêt à faire une ouverture, ses camarades savaient le suivre en s'épauçant à la place exacte où la passe devait être le plus profitable. C'est dans ce choix avisé de leur place, que nos joueurs se montrent le moins adroits. Par des défaites comme celle-là, ils apprendront vite que pour gagner il ne suffit pas de se suivre en désordre, en réclamant le ballon à grands cris.

FERNAND BIDAULT.

Résultats du Concours n° 8 Les Boxeurs

Ce concours a remporté un vif succès auprès de nos lecteurs et nous a prouvé combien ce sport intéressait maintenant le public. La solution était la suivante :

- 1 — C Lovel Graham.
- 2 — B Garry.
- 3 (sans corps) — Pujol.
- 4 — F Jordan.
- 5 — E Stéphane.
- 6 — A Briat.

1^{er} Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs : M. Chouanard, caporal section active 103^e de ligne.

2^e Prix : Un abonnement d'un an à la Vie au Grand Air : M. Agile Millet, à Saint-Hubert, près Saint-Claude (Jura).

3^e Prix : Un porte-crayon argent contrôlé : M. P. Zurstrassen, 58, avenue de Spa, Verviers (Belgique).

Mentions

Edouard Aymes, Lucien Pierron, Dr Willers, Raymond Dalloz, E. Maechlet, A. Brachet, André Oudard, Y. Cauvin, H. Peiriga, Maurice Grimoux, E. Bonsergent, X. Guillaumin, A. Pousset, Georges Granger, Pauline Aillard, Alfred Diard, G. Oudin, G. Palhiez, A. Giraud, Henri Doussier, Lovel Graham, Georges Leclerc, Edouard Leclerc, Robert Sarrazagna, Ch. Stoukel, Bernard Lièvre, Henri de Pavant, Charles Musler, Louis Rouvillain, L. Lacoste, E. Bayle, F. Planchon, Jacquemin, Verriens, Marius Petit, V. Caron, Damoiseau, J. Dechambre, J. Michelon, Lacoste, Henri Vieux, Joseph Martin, Marcel Paquier, Tourville, Dugommier, Schmit, Masson, Vairon, Blanc, Marcel Edme, Gaston Rey, Dr Gauthier, Faye, Henri Raviser, Agoutin, de Pladis, de Folvil, Fontane, Chamerol, Guinard, Prunier, de Raincy, Tirmeron, Bouvier, Grolier, Berleim, Désirier, Dupont, Meurice, Alexis, Malzy, Courgenou, Bravais, Level, Zimmer, Lejeune, Donadien, Chaperon, Margel, Chrétien, Paulier, Morteau, Claudet, Louvrier, Masmain, Regard, Cordier, Leprince, Malbec, Ferry, Ledren, Potin, Baillif, Lemée, Lacour, Dosier.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous donnerons la solution du concours *Quels sports pratiquent-ils?* dans le numéro du 9 mars, que nous recevons les résultats du concours *Quels sont ces conducteurs?* jusqu'au 5 mars et que nous publierons le palmarès le 23 mars.

RAOUL LE BOUCHER

La fin d'un futur champion du monde
 Ses débuts Sa carrière rapide et trop brève

RAOUL LE BOUCHER, de son vrai nom Raoul Musson, qui vient d'être fauché par la mort à 24 ans, laissera le souvenir d'un des plus beaux lutteurs professionnels français de notre époque. La perte est, au point de vue sportif, d'autant plus sensible que la France n'est pas absolument riche, à l'heure actuelle, en hommes de tout premier ordre. Les virtuoses du tapis se font chez nous de plus en plus rares, et celui qui vient de disparaître si prématurément était, malgré les quelques défauts qu'il avait, tout désigné pour hériter des titres de Paul Pons, comme champion de France d'abord et champion du monde ensuite.

Raoul le Boucher avait contre lui un défaut capital, qui était en somme une précieuse qualité en dehors du ring : la jeunesse de son caractère.

Impulsif à l'extrême, il se laissait aller avec une irréflexion complète, à la spontanéité de ses caprices du moment.

Le temps l'avait un peu assagi, en ces derniers mois, mais, servi par des moyens physiques exceptionnels, il était demeuré fougueux, luttant plus particulièrement en force, et sans vouloir se donner la peine d'améliorer sa manière et de la tempérer par un peu plus de calme et par une étude plus réfléchie de la lutte.

Cette très légère critique posthume ne saurait en rien diminuer la haute qualité de ce colosse de 24 ans que la nature avait exceptionnellement doué, car il avait indéniablement l'étoffe des grands champions.

Ceux qui l'ont connu tout à fait à ses débuts comme amateur — il avait alors une jolie pièce de 16 ans — ont conservé le souvenir d'un Raoul le Boucher qui ne ressemblait pas du tout à l'homme qui luttait en 1904 et 1905 dans le tournoi de la « Ceinture d'Or ». Il était tout en charpente, grand et mince, et ne donnait pas l'impression qu'il allait se développer au point de devenir le puissant athlète qu'il fut.

Il travaillait dans une boucherie du boulevard Ornano, et, le soir, occupait ses loisirs à venir lutter avec quelques amateurs qui fréquentaient chez Pons, installé, à l'époque, dans le pittoresque café athlétique, aujourd'hui disparu, de l'avenue des Tilleuls. Là, il ne dédaignait pas tâter un peu des professionnels de la maison : le père Fournier, Max, Joly, le gros Devaux, Alphonse Henry.

On estimait, à l'époque, la qualité du jeune Raoul en disant que « cette grande carcasse-là était dure comme un mur ».

Pons et le Beaucairois le prirent en affection et commencèrent de le faire un peu travailler.

C'était l'âge de pierre : en dehors des quelques pièces qu'il gagnait chez Marseille, la lutte ne lui rapportait pas grand'chose, et la boucherie presque rien.

A son âge, ces questions financières n'avaient, du reste, qu'une importance secondaire. Il dorait sa vie de bohème d'une intarissable gaité.

Ce fut en 1900, pendant l'Exposition, qu'il donna sa mesure exacte. Des bergers et des gymnastes suisses étaient venus au Village Suisse pour y donner le spectacle de la lutte telle qu'on la pratique dans leur pays. Raoul le Boucher et quelques-uns de ses collègues furent invités à se rencontrer, en lutte « au caleçon », avec ces redoutables spécialistes qui connaissaient tout d'un genre de lutte dont les Français ignoraient jusqu'au premier mot.

Il fut le seul à mettre en péril ses adversaires.

Sa plus belle lutte fut contre Pétersen, pour le championnat du Monde de 1903. Il fut tombé par le Danois, mais, de cette défaite, il pouvait appeler avec juste raison.

D'ailleurs, il n'avait pas la tête nécessaire, à l'époque, pour fournir un champion du monde. Il dépensait sans compter, dans une rencontre, la générosité de la nature, mais ne la conduisait pas avec le calme et la raison qui devaient lui allouer la victoire.

Le conseil de revision l'avait réformé du service militaire.

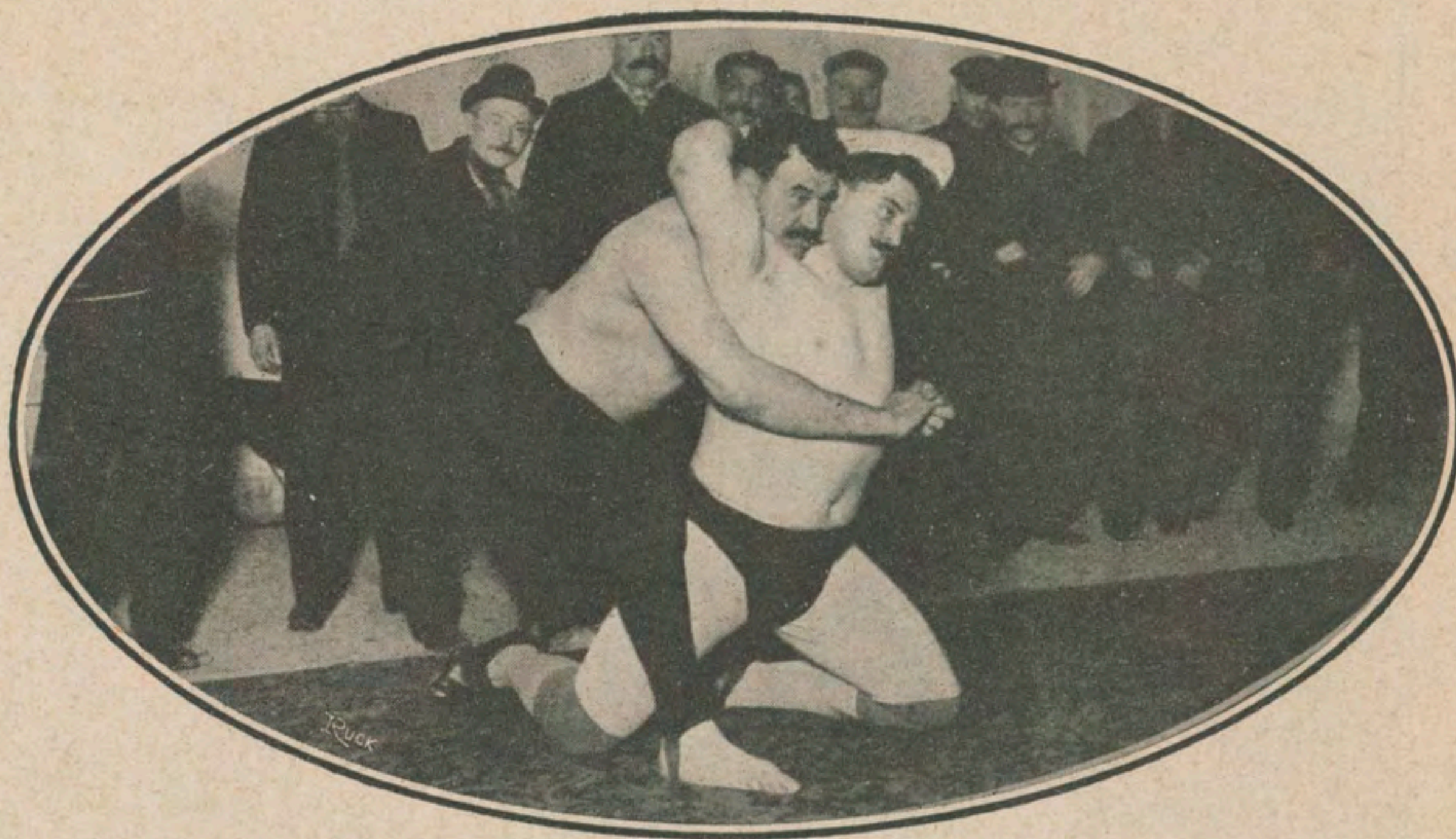
Les médecins l'avaient déclaré atteint de maladie de cœur.

La rumeur publique prétendit, à ce moment, qu'ils s'étaient drogués ; la vérité n'a jamais été connue sur ce point.

Depuis un an, il ne luttait plus. Son éloignement du ring ne devait être que momentané, car il avait la nostalgie de son métier. La mort l'a rendu définitif.

C'est le champion du monde de demain qui disparaît.

FIORAVANTI.



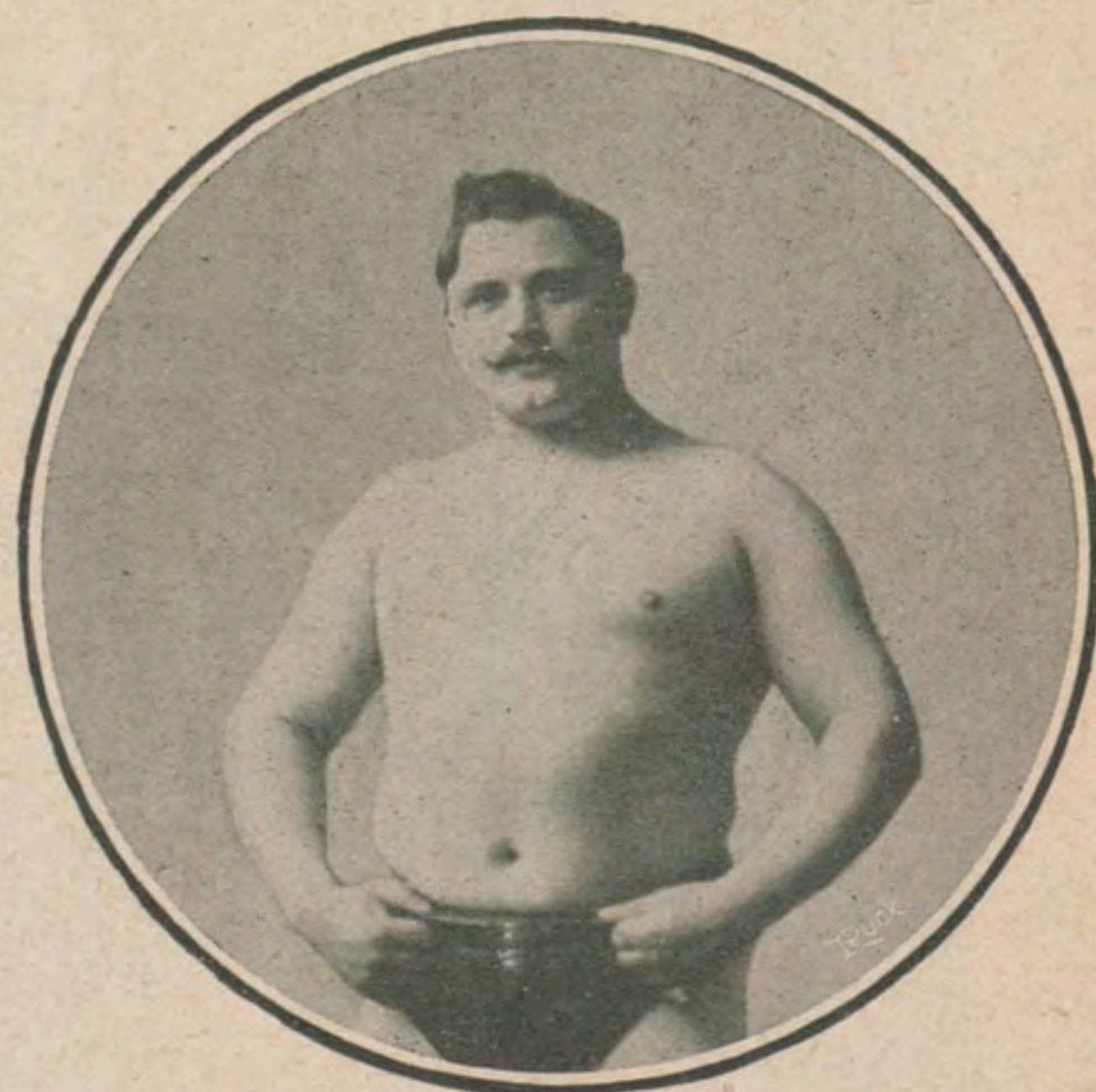
Un tour de tête à terre.

Raoul le Boucher eut une longue rivalité amicale avec Paul Pons. Il succomba dans la Ceinture d'Or, mais triompha de lui à Buenos-Ayres.



Une ceinture arrière.

Doué d'une force extraordinaire, Raoul le Boucher avait tout ce qu'il fallait pour faire un champion. Sa mort est une perte cruelle pour le sport.



Raoul le Boucher.

Le célèbre lutteur français vient de mourir d'une méningite, à Nice, à l'âge de 24 ans.



M. Caillault O'Connor

Camille Blanc

de Fontarce

Alec Carter

Liénart

du Bos
d'Ockuysen

Ch. Carter
Comte de Turenne
Brooks

Doux

Willy Carter

UN COIN DU PÉAGE

Le 15 février, a été donnée, à Auteuil, la réunion de réouverture des courses d'obstacles. Le public, sevré depuis quelques mois de son passe-temps favori, s'est rendu en foule à l'hippodrome. La pelouse était très garnie et risquait au pari mutuel les économies faites pendant la saison d'hiver. Au pesage, tous



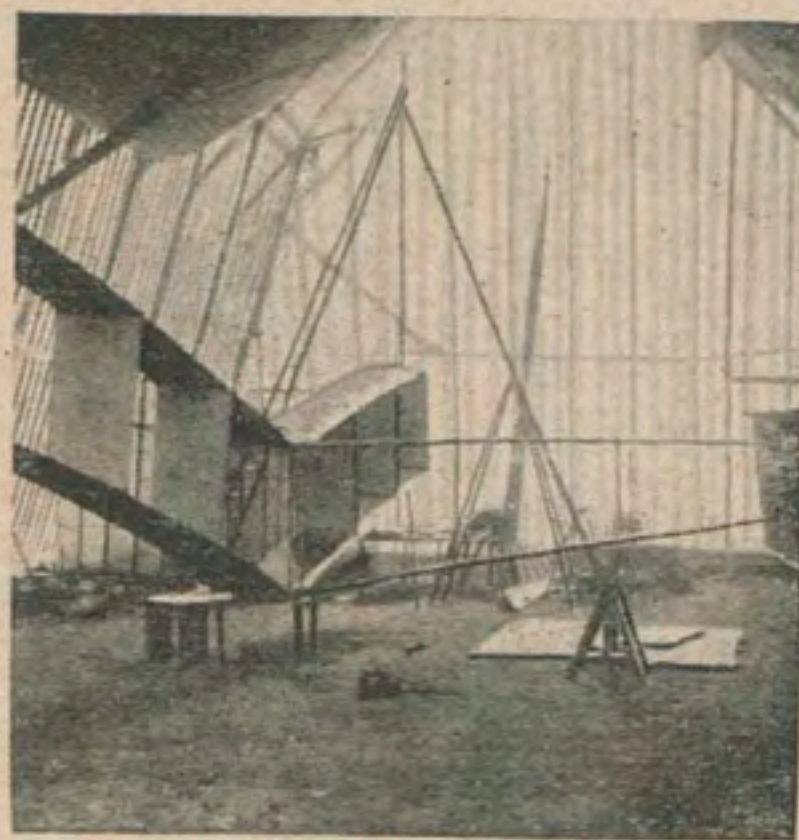
W. Bollen duc de Fezensac A. Walkins P. de Pourtalès de Tredern Butler Brooke Burgoyne G. Dreyfus Ledat J. Stern Baltazzi
J. Lieux H. Mitchell F. Carter Desbons Marquis de Montredon F. Bates Woodland Hurst
Ruddock

E A AUTEUIL

propriétaires, tous les entraîneurs et tous les habitués du turf s'étaient donné rendez-vous. Le temps n'était pas encore très clément, mais, le soleil, on avait perdu l'habitude, avait tenu à honorer de sa présence cette première réunion de printemps.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Le nouvel aéroplane Santos-Dumont va effectuer d'ici peu des expériences à Saint-Cyr. Un peu plus petit que l'ancien, il s'en distingue aussi en ce qu'il est tout en bois.

UNE DÉCEPTION

Lorsque, au lendemain de l'autorisation du Grand Prix, la commission sportive de l'Automobile Club de France annonça qu'elle créait une épreuve réservée aux moteurs ne consommant que 15 litres aux 100 kilomètres, ce fut un consensus de louanges tel qu'on en entendit rarement dans le monde automobile. L'approbation fut unanime. La Coupe de la Commission Sportive réunit tous les suffrages. Enfin, on faisait donc quelque chose pour les constructeurs modestes. Toutes les faveurs n'allaient pas aux 200-chevaux. Ce serait un succès sans précédent. La seule crainte qu'on put éprouver, c'est qu'ils soient trop. Le Circuit ne serait jamais trop long, les routes jamais trop larges pour le nombre phénoménal de concurrents qui allaient se présenter.

Les engagements sont clos. Ils sont neuf ! Cinq constructeurs seulement figurent sur la liste, dont un seul, Darracq, est un habitué des courses de vitesse. Deux sont des nouveaux venus.

A quoi faut-il attribuer cet échec ? car c'est bien un échec, n'est-ce pas ? A plusieurs causes. Tout d'abord, à la multiplicité des épreuves ; il y en a partout ; puis à la variété des règlements. Il faudrait construire autant de modèles différents que de courses. Le moteur du Tannus n'est pas celui du Tourist Trophy et celui-ci ne saurait convenir à la Seine-Inférieure. D'où la nécessité de faire un choix. Enfin beaucoup auraient désiré une limitation minimum du poids.

On peut donc dire que l'épreuve des 15 litres n'ajoutera pas beaucoup au lustre du Grand Prix de l'A. C. F. Dans ces conditions, il est probable que les deux courses se disputeront le même jour. Seulement, est-ce bien prudent ? Tous les bons conducteurs sont accaparés par les grosses voitures. En restera-t-il pour les ta-

F.-A. WHEEL.



Le succès remporté par les autobus dans Paris a nécessité la création d'une ligne de banlieue qui part de la Porte Maillot et dessert les localités de Levallois et de Clichy.

CYCLISME



Novo, le coureur cycliste amateur de Nice, qui avait triomphé dans le Grand Prix Peugeot, est devenu professionnel et va prendre part à la Course Paris-Roubaix.

UN REVENANT

Le motocycliste André Thomas est de retour parmi nous. Tous nos lecteurs se souviennent du triste accident dont il fut victime à Londres le 14 juillet 1906. Il était allé au Canning town disputer une course avec un tiers de litre. Il y avait treize partants sur une piste permettant de faire du 70 à l'heure. Au bout de quelques tours, il fut projeté contre la barrière et se cassa le genou et la cuisse. Il fut emmené à l'hôpital, où les soins les plus diligents lui furent prodigués, et cependant il ne se retablit qu'au bout de trente et une semaines. Le pauvre garçon est encore obligé de se servir de béquilles. Sa jambe ne sera pas sensiblement raccourcie et d'ici quelque temps il pourra marcher presque normalement.

Nous sommes heureux de voir que le courageux motocycliste n'a pas eu trop à souffrir de cet accident. C'est un garçon sérieux et travailleur, sympathique à tous.

Mais ces chutes ne sont-elles pas faites pour nous prouver une fois de plus l'inanité de ces sortes d'épreuves. A quoi riment-elles ? A rien, sinon à donner un frisson de terreur aux malades et aux assoiffés de catastrophes. La motocyclette est excellente dans les courses sur route, et devrait s'en contenter. Les pistes de vélodromes ne sont pas faites pour des vitesses pareilles et il est inhumain d'organiser des compétitions où les concurrents ne sont jamais sûrs de ne pas voir la mort se dresser devant eux avant le poteau d'arrivée. J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du dimanche 10 au vendredi 15 février.

CYCLISME

Dimanche 10 février.

Vélodrome d'hiver. — Prix du Congrès de l'U. C. I. : 1. Dupré, 2. Benyon, 3. Rettich, 4. Van den Born.

Match Cornet-Mac Farland (32 kilom. 180, derrière tandems) : 1. Mac Farland (40 m. 4 s. 1/5) ; 2. Cornet, à une 1/2 longueur.

Prix Holbein (60 kilom. derrière motos) : 1. Guignard (46 m. 51 s. 3/5) ; 2. Nat Butler, à 6 tours ; 3. Menus Bedell, à 15 tours.

Mardi 12 février.

Vélodrome d'hiver. — Prix du Conseil Municipal : 1. Dupré, 2. Schwab, 3. Benyon, 4. Van den Born, 5. Rettich.

Match Poulain contre tandem Vanoni-Thuan : 1. Vanoni-Thuan, 2. Poulain.

Motocyclettes (5 kilom.) : 1. Péguay (6 m. 5 s. 1/5) ; 2. Baudry, à 25 mètres.

Match Guignard-Contenet : 20 kilomètres derrière motos : 1. Dussot (46 m. 20 s.) ; 2. Rugère, à 5 tours, 3. Heurtevin, à 6 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 10 février.

Cross d'Aulnay : 1. Keyser (36 m. 54 s.) ; 2. Rax (36 m. 59 s.) ; 3. Millerot (37 m. 4) ; 4. Sérour (38 m. 1 s.) ; 5. Rothuys (38 m. 2 s.).

Mardi 12 février.

Vélodrome du Parc des Princes. — Football-Rugby : Devonport Albion bat R. C. F.-Stade, par 41 points à 0.

HIPPISME

Dimanche 10 février.

Pau. — Prix Gaston Phoebus (steeple, handicap, 4.000 mètres) : 1. La Valeuse, à M. J. Lieux (Arnult) ; 2. La Pucelle ; 3. Dolette. (5 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Notre excellent collaborateur Fernand Bidault vient de faire paraître une série de Conseils pratiques sur la Tactique du Football Rugby.

Cette brochure qui contient trente-deux pages de texte, est vendue au prix populaire de trente centimes.

Cette brochure est la première d'une série d'autres sur les Trucs du Rugby, la Tactique du Football Association, etc., qui seront de même mis à la portée de toutes les bourses.

ATHLÉTISME



A Feldberg, dans la Forêt noire, viennent d'être données des courses de ski. A noter les épreuves de saut qui ont remporté un vif succès. Nous donnons la photographie de la piste de saut.

QUEL EST LE VÉRITABLE CHAMPION ?

L'ATHLÈTE bien connu Bonnes vient de nous écrire pour répondre à l'article d'Apollon que nous avons publié le 22 décembre. « J'ai lu dans votre estimable journal un article où Apollon s'intitule champion du monde des poids et haltères et où il s'approprie des tours de force ainsi que des records. » Bonnes rappelle qu'il y a dix ans il s'est présenté sur la scène du Casino pour relever un défi lancé par Apollon et qu'il a fait valser le sourire sur les lèvres les poids qu'il maniait avec des efforts surhumains. Le nom d'Apollon n'est pas une seule fois sur les tables des records du monde où j'ai l'honneur de figurer moi-même cinq fois. Je tiens à sa disposition l'enjeu qu'il lui plaira sur dix mouvements imposés par l'Haltérophile-Club de France, où je me fais fort, et à n'importe quel moment, de le battre. Je reconnais qu'il possède une taille gigantesque et des biceps d'une grosseur extraordinaire. Malgré cette disproportion entre lui et moi, je ne le crains pas. Si je sors vainqueur de ce match, comme j'en suis certain, il n'osera plus se parer d'un titre que je suis fier d'avoir conquis. »

Telle est la lettre de Bonnes. Espérons qu'Apollon relèvera ce défi. Cela nous donnerait l'occasion d'applaudir deux beaux athlètes. Il est probable que Bonnes et Apollon choisiraient la salle des fêtes de la Vie au Grand Air pour disputer leur match. J. M.

HIPPISME



Les épreuves de tir aux pigeons de Monte-Carlo viennent de se terminer. Nous donnons le portrait de M. Hall, vainqueur du Grand Prix, qui a triomphé avec une facilité relative.

LES COURSES DE DEUX ANS EN 1907

La décision est prise, paraît-il, de fixer les débuts des deux ans au 24 juin : la seule restriction maintenue est que les prix qui leur seront attribués ne pourront excéder 5.000 francs, jusqu'au 28 juillet, qui sera la journée des débuts des chevaux de classe.

Au moment où cette mesure va être appliquée, il ne semble pas inutile d'exprimer quelques regrets en face de l'aggravation d'un état de choses qui paraissent déjà pernicieux. Les fatigues imposées aux jeunes chevaux font malheureusement trop souvent sentir leurs suites au haras. Bien que celui qui cherche ses exemples dans les temps éloignés passe parfois pour un radoteur, surtout quand il n'est pas de l'avis de ses interlocuteurs, je tiens à citer un cas qu'il est bon de placer en face des états de service des étalons actuels. Diomed, le gagnant du premier Derby en 1780, avait vingt-deux ans, quand sir Charles Bunbury, son propriétaire, le jugeant fini, le vendit cinquante livres à un Américain qui lui fit faire la traversée de l'Atlantique sur un bateau à voiles qui mit près de cent jours à arriver à New-York. Réconforté par cette rude épreuve, il fit, pendant dix années encore la monte en Virginie, et il est peu de pur sang aux Etats-Unis qui ne tiennent plus ou moins de lui.

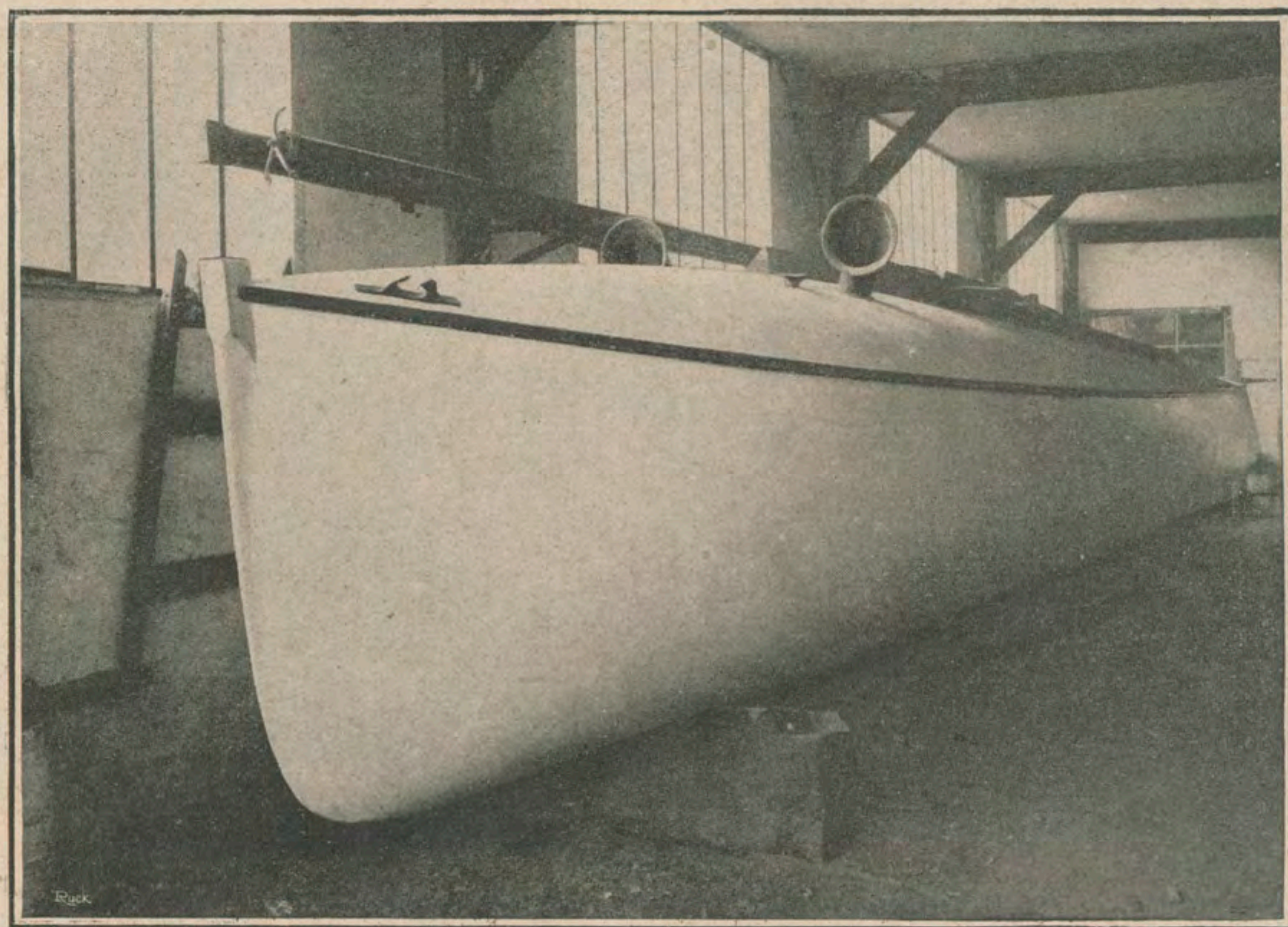
Irish Birdcatcher, Stockwell, Newminster, Wild Dayrell, Macaroni, Hermit, et tant d'autres qu'on pourrait citer, ont montré jusqu'à vingt-six, vingt-huit et même trente ans une vigueur extraordinaire. Il est vrai qu'ils n'avaient pas été surmenés à deux ans ; et presque tous possédaient une tenue remarquable.

Si les stayers tendent à disparaître aujourd'hui, ce n'est pas seulement parce que les courses de courte distance se développent. C'est qu'à quatre ou cinq ans, les chevaux sont tellement fatigués qu'il est à peu près nécessaire de les retirer de l'entraînement si on ne veut pas les épuiser complètement.

BOIARD.



M. Burdley, Américain, qui a triomphé dans la Grande Poule d'Essai de Tir aux Pigeons à Monte-Carlo.



Un des concurrents de Monaco.

Cette coque appartient à M. Henri Fournier, elle sera munie d'un moteur de plus de 100 chevaux et prendra part aux courses de Monaco.

LES CHAMPIONNATS D'EUROPE DE PATINAGE



Les championnats d'Europe de Patinage viennent de se disputer à Davos. Ils ont remporté un immense succès. Le public venu en foule a été enthousiasmé par les performances accomplies.

1. Le départ du Championnat d'Europe : Oeholm, le gagnant (à gauche) et Stern, le second (à droite).
2. Oeholm a parcouru les 500 mètres en 44 s. 1/2, battant le record du monde de Gundermen.
3. Schilling en course. Oeholm triompha dans toutes les épreuves qu'il disputa, sauf dans les 10.000 mètres, où il tomba.
4. Une Course d'obstacles. Elle rappelait un peu nos gymkhanas parisiens.
5. Le concours de figures à deux. Cette épreuve fut gagnée par M. et Mme Johnson, de Londres.
6. Miss Lycett, seconde du Concours de figures pour dames, dont la grâce fut très appréciée.

LE MEETING INTERNATIONAL DE SKIS

Quelles conclusions se dégagent du premier concours international de skis organisé par le Club Alpin Français sur la frontière franco-italienne



Les femmes aussi font du ski.
Mme Susse est une de nos plus intrépides skieuses, célèbre par ses audacieuses ascensions.

Le C. A. F. a contribué puissamment à propager en France le goût des sports d'hiver de France des concurrents pour un grand concours de skis, il a démontré péremptoirement que la neige peut être le lieu de divertissements mondains et sportifs aussi agréable que le cotillon.

Trois conclusions, très nettes, se dégagent du premier meeting international de skis organisé par le Club Alpin Français. Pour la première fois, le C. A. F. organisait véritablement une très grosse et triple démonstration. Il a abouti à un triple succès, dont chaque partie se démontre avec une rigueur mathématique.

Le C. A. F. fait ressortir d'une façon frappante les beautés de l'Alpe française, aussi merveilleuse et aussi séduisante que l'Alpe étrangère. En effet, il a pris cent amateurs hommes ou femmes de Paris, Lyon, Nice, Marseille, Pau, Verdun et autres villes, et, moyennant un prix modique, il leur a permis d'effectuer la traversée du Lautaret couvert de neige, c'est-à-dire, partant en traîneaux d'une altitude de 600 mètres, de passer à 2.000 pour redescendre ensuite, au milieu du paysage radieux dont seule la montagne peut offrir le spectacle. Trois cents personnes, enthousiasmées de cette excursion magnifique de deux jours, ne manquèrent pas, d'en conter les merveilleuses péripéties à leurs amis et connaissances, qui apprendront ainsi, si elles l'ignoraient, que l'Alpe de France est incomparable.



Un repos.
Italiens et Français fraternisent, en attendant le départ de la course.

crètera que l'usage du ski militaire, jusqu'ici provisoire, devient désormais définitif dans les corps alpins.

ANDRÉ CHAIGNON.

(Clichés Chusseau-Flaviens.)



Un concurrent italien.
On voit, d'après l'état de ce soldat italien, qu'au cours de l'épreuve, il a dû tomber parfois.

Le C. A. F. intronise définitivement dans l'armée française l'usage du ski. En effet, en demandant aux autorités militaires d'autoriser les soldats à prendre part aux épreuves du concours, il a pu faire ressortir clairement les avantages pratiques du ski militaire, et avancer ainsi le moment très prochain où le ministre de la guerre dé-



Un concurrent français.
Le sergent de chasseurs alpins Despujols, l'un des meilleurs skieurs de l'armée. A remporté un gros succès.



Le général Gallieni au mont Genève
Notre collaborateur André Chaignon interviewe pour la Vie au Grand Air le général Gallieni.



Un virtuose du ski.
Le fameux skieur norvégien Smith, qui a enthousiasmé le public par la hardiesse de ses sauts.

LA RÉOUVERTURE D'AUTEUIL

Après une saison peu brillante sur le littoral, les courses ont repris à Paris. Auteuil a été favorisé par un temps splendide pour sa réunion d'ouverture.

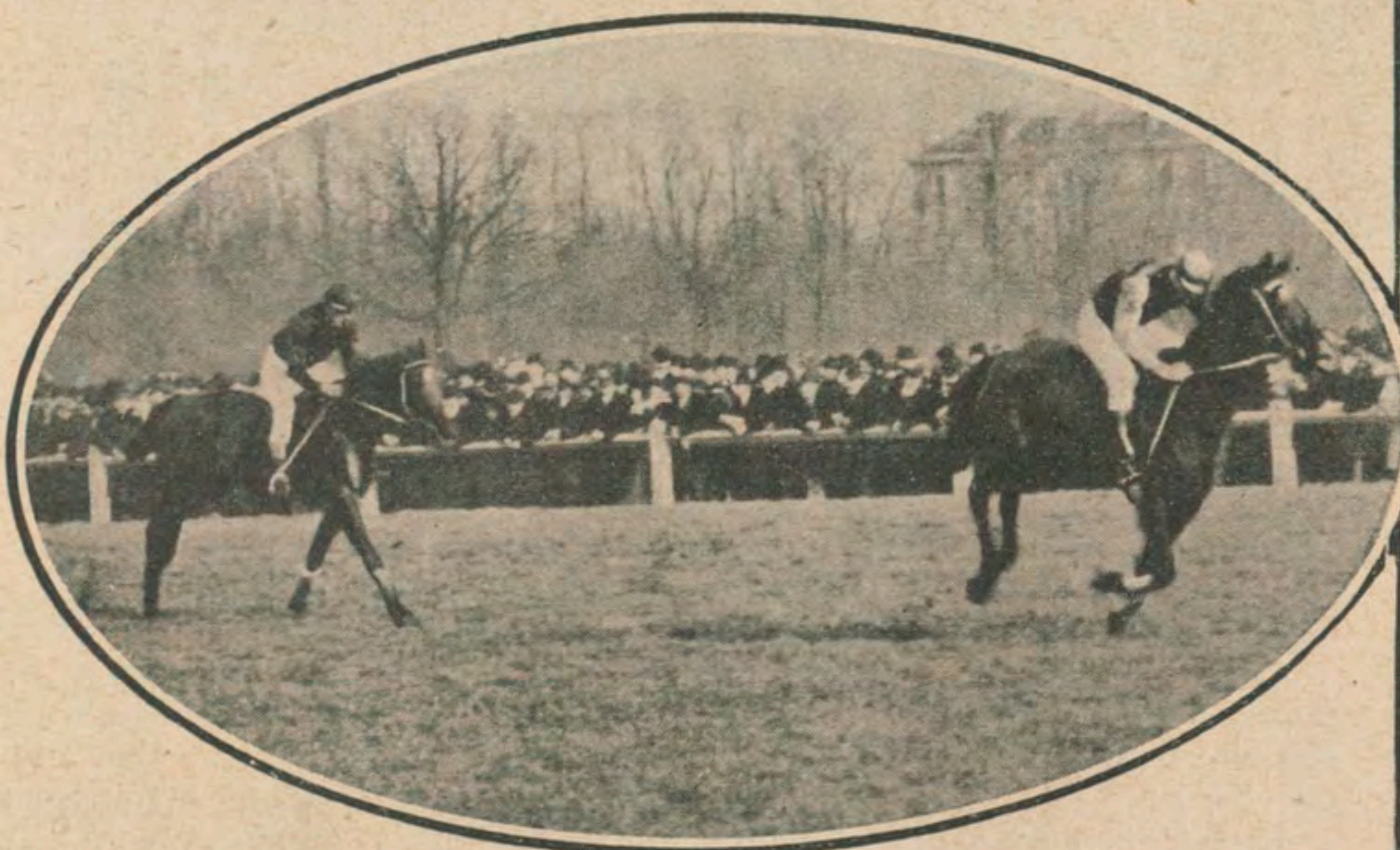
DEPUIS plusieurs semaines, le temps était froid, la neige succédait à la pluie, la boue à la glace. Nous nous plaignions sans cesse des intempéries. Nous commençons à nous désespérer et à croire que nous ne serions jamais délivrés de la froidure. Mais la fée des hippodromes veillait. Il a suffi qu'Auteuil accomplît sa réouverture pour qu'aussitôt le soleil tint à être de la fête. Et de fait, cette réunion fut particulièrement brillante. On se serait cru au printemps.

Le beau temps, la continuation des succès d'Alec Carter et de Parfement, trois victoires pour l'écurie de Mme Clémence Procureur, deux pour M. Fischhof, telles sont les caractéristiques de cette journée. Alec Carter et Parfement, dont les triomphes sont toujours accueillis avec plaisir par le public, se sont en effet une fois de plus distingués. Il semble que ces deux rois de la cravache se disputent un match : c'est à celui qui obtiendra le plus de montes gagnantes. Il est vrai que tous les jockeys en sont là, mais entre ces habiles cavaliers la lutte est encore plus sévère. Alec Carter finit premier dans le Prix d'Ouverture. Parfement ne courait pas. Dans le Prix de Vaucresson, Parfement gagnait, battant Alec Carter second. Ce dernier prenait sa revanche dans le Prix Bougie, devant Parfement deuxième. Enfin, le Prix Silversmith devait être l'occasion d'une place de second pour Carter, tandis que Parfement ne parvenait pas à se placer.

La fin de la saison dernière fut particulièrement animée par cette amicale rivalité. Il semble qu'au cours de 1907, nous allons revivre les mêmes émotions.

Mme Clémence Procureur a remporté trois victoires dans la réunion d'ouverture : Quinola a gagné le Prix de Vaucresson. Alcyon II le Prix Silversmith, Royal Visiteur le Prix Recruit, et Boyne Duck terminait troisième dans le Prix Bougie de 10.000 francs. Si ce cheval avait disputé le Prix d'Ouverture de 3.000 francs où il était engagé aussi, il est probable que la charmante propriétaire aurait réussi l'exploit peu ordinaire de gagner quatre épreuves sur six inscrites au programme. Ce qui prouve une fois de plus que « qui trop embrasse mal étreint ».

JACQUES MORTANE.



Portman

Armide IV

L'arrivée du Prix d'Ouverture.

Le Prix d'Ouverture (3.100 m., haies) a été gagné par Armide IV, à M. E. Fischhof (Alec Carter), qui avait pris la tête aux tribunes. Entre les deux dernières haies, la lutte était circonscrite entre Portman et Armide IV, qui l'emportait sur le plat, par 6 longueurs.



Journaliste, gagnant du prix Bougie.

Journaliste, par Le Mazarin et Mlle de Jouanin, à M. E. Fischhof, monté par Alec Carter, a triomphé dans le Prix Bougie (haies, 3.100 m.) battant Grace Darling à une longueur et Boyne Duck, à 8 longueurs.

NOTES DES ÉDITEURS

NOUS avons déjà parlé de notre installation dans notre hôtel du 90, avenue des Champs-Élysées. Nos lecteurs pourront en juger d'ailleurs bientôt par eux-mêmes.

Nous leur rappelons que nous pourrions mettre à leur disposition : une salle de théâtre de 600 places, délicieusement décorée, pouvant se transformer en salle de fêtes pour bal ou banquet; une galerie de fêtes de 32 mètres de long sur 8 mètres de large, pouvant être aménagée pour exposition, conférences, assauts de boxe ou d'escrime; une photographie d'art sur les tarifs de laquelle nos abonnés jouiront d'une réduction de 10 p. 100.

Le théâtre et la galerie seront inaugurés du 20 au 25 mars et la photographie du 1^{er} au 5 mars.

¶

Rappelons que nous recevons jusqu'au 15 mars les réponses au questionnaire que nous avons adressé à nos lecteurs.

¶

Tout nouvel abonné a droit :

I. — Gratuitement aux avantages suivants :

1° Une photographie format album, gravure genre ancien, à faire faire

à la photographie d'Art des publications Pierre Lafitte et Cie, 90, avenue des Champs-Élysées (H. Manuel, directeur).

2° Deux places pour l'un des spectacles que nous donnerons à nos abonnés dans la salle du théâtre et la galerie des fêtes de notre hôtel.

3° Une réduction de 10 p. 100 sur les tarifs de notre photographie d'art.

4° Une réduction de 10 p. 100 sur le prix des places à tous les spectacles payants qui seront donnés dans la salle de théâtre et la galerie des fêtes de notre hôtel.

II. — Moyennant 1 fr. 50 pour la France et 4 fr. pour les colonies et l'étranger (pour frais divers), à l'une des primes ci-dessous :

Un volume *Femina* (24 numéros) élégamment broché.

Deux volumes *Je sais tout* (2^e et 3^e semestre) élégamment brochés.

Un volume *Vie au Grand Air* (26 numéros) élégamment broché.

Un volume *Fermes et Châteaux* (12 numéros) élégamment broché.

Deux volumes *Musica*, un de texte (12 numéros), l'autre de musique (96 morceaux) élégamment brochés.

Un volume *Petit Magazine de la Jeunesse* (26 numéros) élégamment broché.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LES PARIS EN ANGLETERRE

La nouvelle loi « Défense de parier dans la rue ! » Les intérêts du peuple sont lésés « Il faut protéger le sport hippique « Quelques opinions « On réclame l'établissement du pari mutuel « « « « « «



Le roi d'Angleterre à Goodwood.

Dans l'enceinte du paddock de Goodwood, un des principaux hippodromes d'Angleterre, les paris sont très activement poussés. Le long de la balustrade se trouvent les principaux bookmakers, entourés de la foule compacte des joueurs, tandis qu'au premier plan le roi d'Angleterre, accompagné de deux de ses amis du Jockey-Club de Londres, discute sur les améliorations à effectuer dans le pesage.

QUAND la loi sur les paris (le Street Betting Bill) fut d'abord mise en avant, il n'y eut probablement que peu de gens qui en saisirent l'importance ou le sens. Il y en eut qui déclarèrent leur certitude qu'elle ne passerait jamais au Parlement. En tout cas, on considérait le Bill comme une loi digne de nos grands pères. Ce Bill (pour lui donner son nom anglais) contient une stipulation d'après laquelle chaque « policeman » a le droit d'arrêter n'importe quelle personne qu'il suppose parier dans les rues. Or, cet article du Bill est injuste et pernicieux. La preuve en est qu'au commencement déjà, l'effet s'en est trouvé être très mauvais, puisqu'on arrêta deux ou trois personnes, contre lesquelles la moindre preuve concluante n'aurait pu être alléguée. En tout cas, il est évident que la nouvelle loi est énoncée trop vaguement afin de pouvoir résister à l'épreuve de son application pratique. On est presque certain que ce Bill se heurtera à des complications intérieures. On avance qu'une tentative sera faite pour arrêter les dépêches ayant trait aux transactions de paris, quoiqu'il soit difficile à voir le bien que cela ferait à la longue. La perte pour l'Administration des Postes serait énorme, et l'inconvénient pour le public serait inévitable. La futilité absolue d'un tel projet est claire pour celui qui n'est pas aveuglé par des préjugés. On pourrait très facilement inventer des codes et d'autres expédients pour tromper les officiers de justice les plus fins et les plus rusés.

On a également, en vue de faire passer un bill dont le but serait de supprimer des annonces de « paris » dans les journaux, les circulaires, ainsi que de supprimer les autres moyens tendant à inciter le public à parier ou jouer aux courses. Naturellement, cela ne concerne que ceux qui publient ces espèces d'informations. Personne ne défendra jamais les moyens d'opérer de la classe de gens qu'on connaît communément sous le nom de « advertising tipsters » (annonceurs des « tips »). Cependant, il existe quelques gens bien informés et intelligents qui sont classés dans la catégorie des « tipsters » et qui usent de leurs facultés d'observation et de leurs connaissances d'une façon parfaitement légitime. Déjà on annonce que le turf est ruiné. Il n'y a probablement que très peu d'anti-parieurs qui comprennent parfaitement ce que la décadence de cette grande industrie nationale anglaise — le turf — pourrait signifier pour le pays. Des milliers d'hommes perdraient leurs emplois plus ou moins lucratifs; des millions de capitaux engagés dans des écuries de courses et des haras seraient perdus, et l'élevage de chevaux serait ruiné, ou du moins dangereusement compromis.

Il est regrettable que le gouvernement anglais ne comprenne pas la

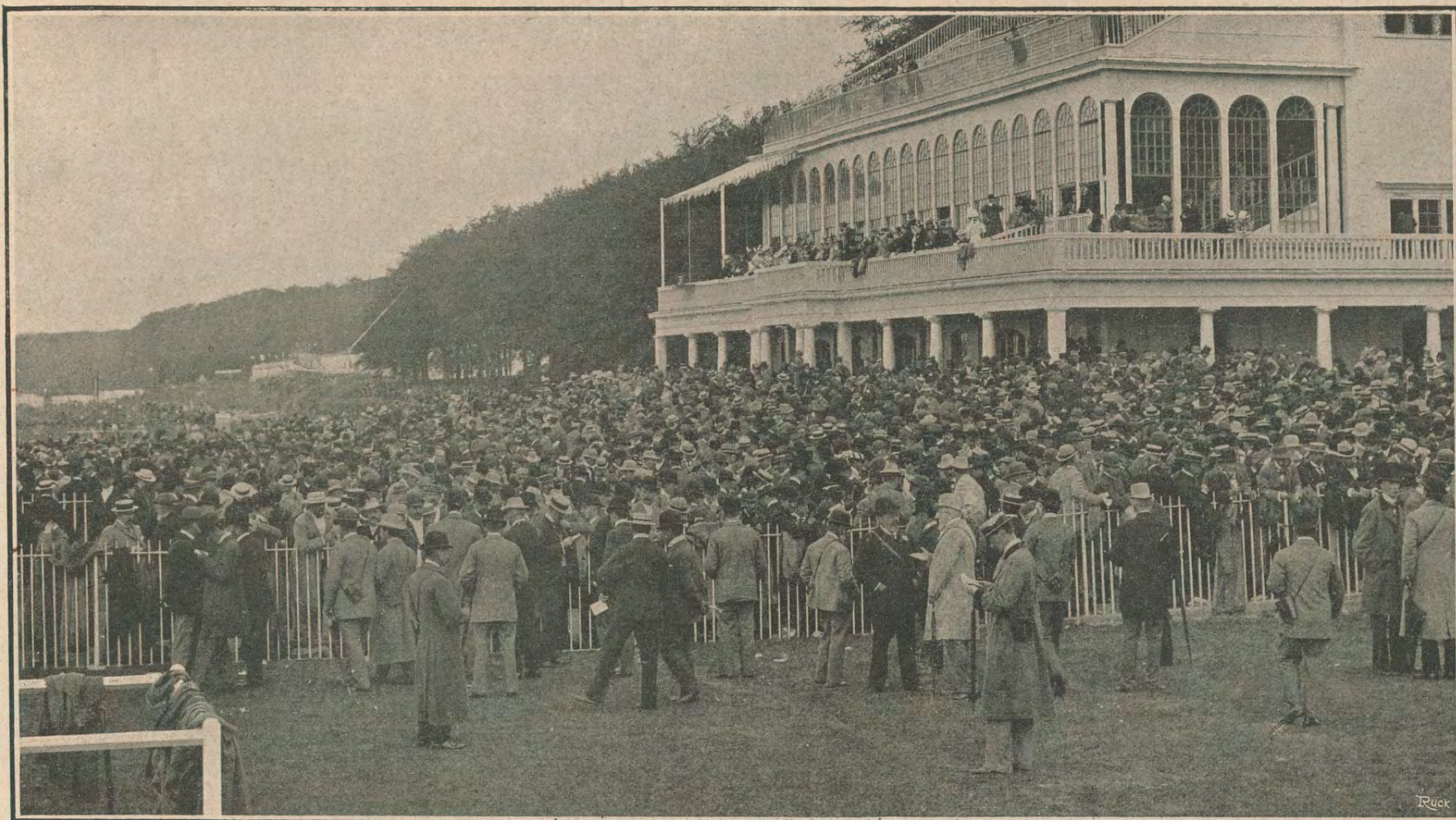
question des paris sur les chevaux dans un sens plus libéral. Il n'y a pas de loi qui serait capable de l'anéantir, quoique le système de répression en vogue à présent puisse en diminuer l'intensité. C'est un instinct naturel qui, sous une forme ou autre, envahit chaque anglais. On s'attend à ce que les gens qui parient aux « football matches » soient atteints par la « Antisambling League » (Ligue contre le jeu), il en sera probablement de même pour le cricket et autres sports. Quel malheur y a-t-il à parier modestement, et quelle personne qui le fait s'en trouve moralement abaissée?

Une richesse nationale A vrai dire, le turf fait du bien sous beaucoup de rapports. L'Angleterre était considérée par les autres nations, depuis des siècles, comme le marché inépuisable et central des pur sang. La suprématie des pur sang anglais serait presque inconnue. Sans le turf, je ne crois pas que M. Edmond Blanc aurait payé environ un million de francs pour Flying Fox, si ce cheval n'avait pas démontré sa valeur sur le champ de courses. De même, le gouvernement allemand n'aurait pas payé plus de 500,000 francs pour Ard Patrick, et le gouvernement russe la même somme pour Galtee More. L'année dernière, la République Argentine avait acheté Diamond Jubilee au roi, pour 375,000 francs. Toutes ces richesses seraient perdues pour le Royaume-Uni, si l'on devait balayer du pays les courses de chevaux, ainsi que le désirent quelques personnes qui savent prêcher la morale. Des millions de gens puisent de l'amusement et du plaisir dans leurs visites aux champs de courses.

Prenez, par exemple, Newmarket, Ascot ou Goodwood, et trouvez un adversaire le plus enragé des courses de chevaux qui puisse trouver quelque chose à objecter à ces meetings? Rendez visite à Ascot le jour de la « Gold Cup », et ne soyez pas étonné d'y rencontrer non seulement la fleur de l'aristocratie anglaise, mais encore les membres de la famille royale.

Jusqu'à présent, le Jockey-Club anglais semblait ne pas faire attention aux paris, mais il est certain que, si la loi nuit sensiblement à cette industrie nationale, le turf, ce gouvernement chevalin, prendra les mesures nécessaires pour sa défense.

Qu'en pensent les intéressés *Vox populi, vox Dei*, dit l'ancien proverbe; il serait, par conséquent, intéressant de mentionner ce que le peuple anglais pense de cette nouvelle législation. A en entendre parler quiconque dans la rue, on croirait que notre sport national est sur son déclin.



Au moment de la course.

Le coup de cloche : « En selle ! » a retenti. Les parieurs ont terminé leurs affaires et les bookmakers ont déserté leur poste pour aller aux tribunes, prendre la bonne place d'où ils pourront voir la course, tandis que le roi Edouard discute avec un propriétaire les chances de succès de son cheval.

On ne pourrait jamais séparer le pari des courses. En effet, les courses ne pourraient pas exister sans le premier, puisqu'il est vraiment impossible de penser à l'une sans l'autre, qui en constitue le soutien nécessaire. Mais, en même temps, nous pouvons entrevoir que les formes de paris peuvent être changées d'après les opinions passagères du gouvernement. On conviendra que c'est une pitié qu'un homme ne puisse plus gager un shilling avec un bookmaker (ou « bookie », comme on les appelle chez nous) dans la rue, de la même façon, libre et ouverte, qui est permise aux gens riches sur le champ de courses. « La loi le défend à présent », dit le peuple anglais, la loi qui vient d'être promulguée par un gouvernement, dont la plus grande partie est représentée par les classes ouvrières.

Les lois se contredisent Dans l'intérêt du peuple, on a fait des lois dont il profite, aux dépens de toutes les autres classes. On permettrait à l'impôt sur le revenu de monter, par exemple, à 2 shillings par livre sterling, aux impôts généraux de faire de même, puisqu'on a un besoin énorme de tramways à bon marché et de logements pour les classes ouvrières, mais, en même temps, les champions de cette cause du peuple à la Chambre des députés du Parlement anglais sont des ennemis mortels des courses de chevaux.

Ainsi, l'observateur surveillant les événements avec impartialité se dit que si les classes ouvrières voulaient des paris sur les chevaux, elles ont commis une faute grave en envoyant tant de gens pour les représenter au Parlement. Le fait est que les gens qui sont intéressés dans le betting, sont trop lents en organisant les élections ; quoi qu'il en soit, ceux qui ont élu ces représentants doivent être prêts à supporter les résultats de la nouvelle loi. Malgré tout cela, je ne

crois pas qu'elle ait de l'influence sur la masse du peuple qui parie. Cette loi n'est qu'un changement de forme. Le betting, en Angleterre et ailleurs, de même que toutes les autres grandes passions humaines, fera son chemin partout.

Ce que disent les grands propriétaires Et maintenant, qu'en disent nos amateurs de chevaux les plus connus ? Il suffit d'en citer un, Sir Wacter Gilbey Bart, qui a adressé la lettre suivante au journal *Times*, à la date du 29 décembre passé : « Le Street Betting Bill qui a été passé par le gouvernement actuel, m'encourage à vous demander une petite place dans votre journal, afin de conseiller l'introduction dans ce pays du « totalisator » (pari mutuel), qui a eu tant de succès en France et dans les autres pays principaux, d'Europe, de même que dans toutes nos colonies et aux États-Unis. En ce qui concerne le « street betting », le but du bill peut être assez louable, mais, à mon avis, ce bill ne touche que la

lisière de la question, et il serait inutile de supposer qu'il anéantira le « betting » complètement. On sait très bien qu'une somme d'argent énorme émane chaque année en France d'impôts levés sur l'argent qui passe dans le totalisator. Je n'en possède pas les chiffres depuis 1901, mais en cette année-là, le gouvernement français avait encaissé 632.681 livres sterling qu'on avait employées pour l'encouragement de l'agriculture et l'élevage de chevaux et pour les hôpitaux. Le plus grand danger du « betting » est de parier au crédit, et l'avantage immense du totalisator serait qu'il aura pour conséquence de rendre les paris aux courses au comptant.

« Ainsi que je l'ai démontré, le remède est entre nos mains, c'est-à-dire dans l'établissement du pari mutuel sur les champs de courses. »

G. HOROWITZ.

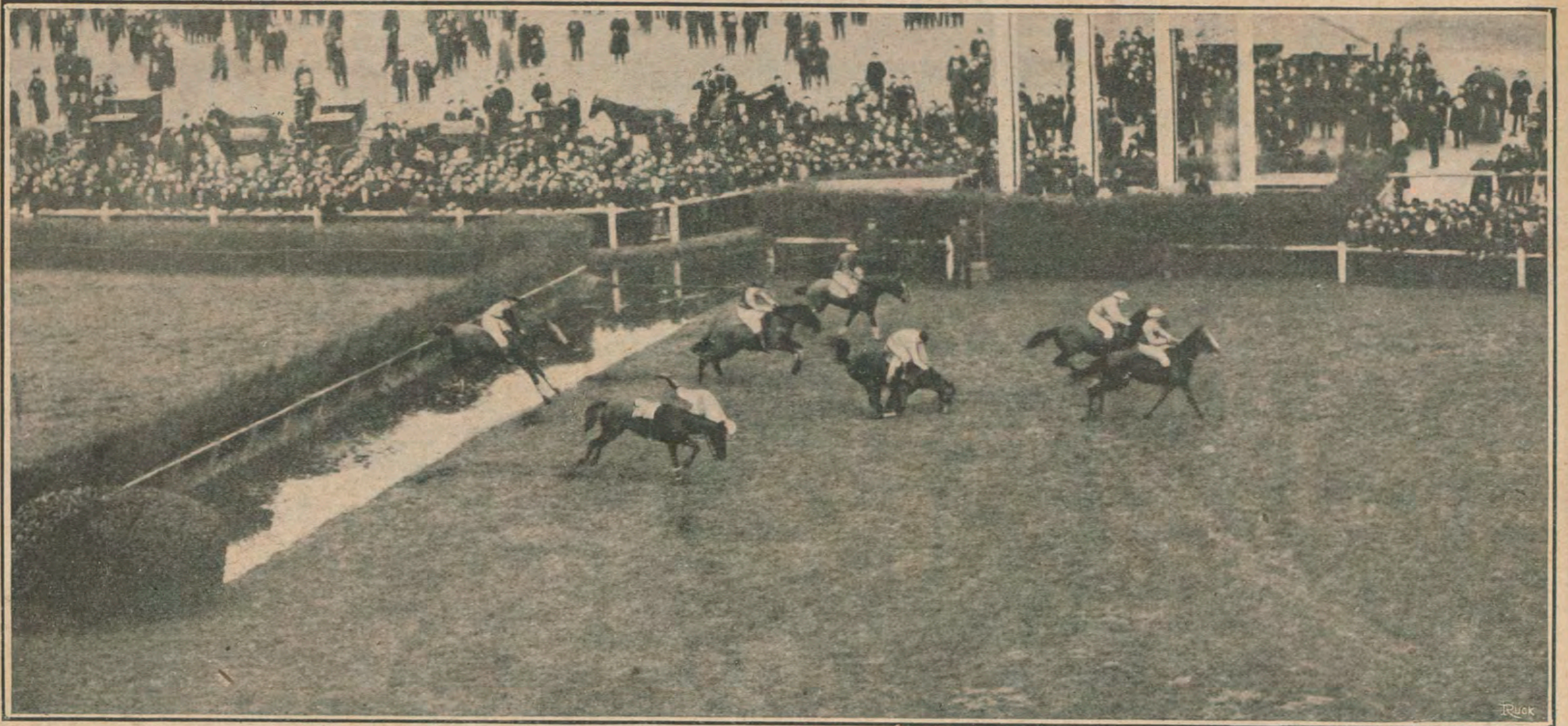
Londres, février 1907.



La Cote.

C'est le moment de récapituler les mises et de calculer la cote à laquelle sera offerte chacun des chevaux prenant part à la Course.

LE PREMIER DIMANCHE D'AUTEUIL



Cymbalier Bara Ludivine Espoir Charmant Vénasque Gazelle III Lottie

Le saut de la rivière dans le Prix Rouble (steeple-chase, 3.500 m.) Auteuil, 17 février.

Ludivine, Espoir Charmant et Cymbalier ont mené au début. A la rivière, Vénasque, Cymbalier et Bara culbutaient. Espoir Charmant prenait alors le commandement, devant Ludivine et Lottie, qui tombait peu après. Dans le dernier tournant, Espoir Charmant était détaché devant Ludivine, qu'il battait de 15 longueurs. Espoir Charmant, à M. Rodellec du Porzic, était monté par Alec Carter.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

La grande question financière du jour est toujours la réforme de l'impôt.

Le projet du gouvernement a paru, tous les journaux le discutent, les petits rentiers vendent leurs rentes, et quant à la Bourse, elle attend. Les affaires y sont suspendues jusqu'à ce qu'on voie clair dans la situation nouvelle.

Les petits rentiers vendent sur ce raisonnement simpliste: 3 francs de rente valent environ 95 francs; je touche intégralement mon coupon, mais le percepteur me réclame 12 centimes. Ces 12 centimes équivalent à un capital de 3 fr. 80 environ, donc la Rente baissera de 3 fr. 80 et j'ai avantage à la vendre aujourd'hui.

Le calcul est juste, mais la conclusion peut être fautive. Les Chambres, instruites par l'effet produit sur l'opinion publique, peuvent ne pas approuver le projet de M. Caillaux. D'après ce projet, le revenu de nos rentes est imposé de deux façons: 1° par la taxe de 12 centimes dont nous venons de parler, 2° par l'impôt complémentaire qui frappe toutes les fortunes dont le revenu dépasse 5.000 francs.

Autant la première taxe est impopulaire, autant l'impôt complémentaire peut se justifier. Si les Chambres ne maintenaient que le dernier, notre 3 0/0 regagnerait en peu de temps les environs du pair et la brillante campagne, aujourd'hui interrompue, reprendrait un nouvel essor.

Toutefois, l'impôt complémentaire et global sur les revenus aura ses inconvénients. M. Caillaux estime qu'il frappera 500.000 capitalistes sur les 10 millions de contribuables que compte la France. Nous admettons qu'un grand nombre de ces privilégiés de la fortune tiendront à honneur de payer l'impôt à l'Etat qui garantit leurs propriétés, mais il y aura aussi les mécontents et les égoïstes qui chercheront à se soustraire à l'impôt.

Ceux là continueront ce qu'ils ont déjà commencé; ils enverront leurs capitaux à l'étranger et feront toucher leurs revenus par des

banques étrangères: malheureusement, ces moyens dilatoires seront aux mains des seuls très riches. Les fortunes médiocres reculeront devant l'emploi de rouages qu'elles ne connaissent pas et resteront en réalité les principales victimes du nouvel état de choses.

Modifier d'un coup l'assiette de l'impôt en France est une grosse entreprise; l'expérience seule décidera du mérite du projet de M. Caillaux. Nous souhaitons que les Chambres aient la sagesse de ménager la transition.

Cette situation réclame toute l'attention des capitalistes, petits et gros.

Plus que jamais, il y a lieu de faire un examen sévère de toutes les valeurs qui constituent votre fortune et de la façon dont elles sont réparties. Divisez vos risques, c'est-à-dire vos placements entre les diverses catégories de valeurs et les divers pays, mais quel que soit le placement, il faut que la valeur choisie soit solide.

Éliminez donc sans retard de votre portefeuille tous les titres qui ne présentent pas une sécurité suffisante; arbitrez les obligations au-dessus du pair contre des obligations cotées au-dessous: rappelez-vous que les obligations sont d'autant plus chères qu'elles sont mieux classées et non pas qu'elles sont mieux garanties, d'où il résulte qu'on peut acheter des obligations parfaitement sûres et qui rapportent plus de 4 0/0. Ne craignez pas de rechercher un intérêt supérieur et au moins égal à 4 0/0. La théorie de l'abaissement progressif du revenu est une erreur trop répandue en France et qui n'a pas été perdue pour tout le monde.

Un des meilleurs guides que vous puissiez trouver pour faire un sévère examen de votre portefeuille est la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* que nous vous enverrons gratis sur demande.

PETITE CORRESPONDANCE

J. P., à Chantilly. — Vous pouvez mieux qu'un autre vous rendre compte des avantages techniques des voitures de la Compagnie des Taxautos, en ce qui concerne les moteurs et les transmissions. Nous

vous envoyons la notice par pli séparé. Au point de vue de l'exploitation, la simplification de leur tarif qui se rapproche de celui des taximètres (0 fr. 75 pour les 1.200 premiers mètres ou pour les 6 premières minutes et 0 fr. 10 par chaque 200 mètres suivants ou 2 minutes) nous paraît propre à assurer leur succès. On calcule qu'avec le premier capital de 2 millions, la Compagnie fera sortir 150 voitures, dont les bénéfices seraient suffisants pour payer 16 fr. 50 aux actions de 100 francs et 7 fr. 60 aux parts de fondateur. Il est probable que le capital sera rapidement augmenté et que les premiers actionnaires trouveront des bénéfices dans ces augmentations. En somme, cette affaire nous paraît réunir de bonnes conditions et nous croyons à sa réussite.

A. B., à Châtelleraut. — Nous vous avons déjà prévenu que les Phosphates de Gafsa sont à des cours que ses futurs dividendes ne justifieront pas. C'est un des titres que la *Revue Internationale* a le plus recommandé et sur lequel ses abonnés ont fait un gros bénéfice, mais nous croyons qu'il est sage de réaliser et de placer sûrement son argent en bonnes obligations. Nous vous avons indiqué les Puebla Tramways 5 0/0 qui nous paraissent tout à fait bien garantis et rapportent un gros revenu. Écrivez-nous vos intentions et vos préférences, nous vous indiquerons la solution conforme à vos vœux.

C. L. P., Le Havre. — Nous ne voyons, en effet, aucune raison pour que le cuivre baisse et c'est ce qui suscite la formation de tant de Sociétés de Mines de Cuivre. Nous en avons recommandé deux à nos clients. New England & Clifton située à Clifton, dans l'Arizona dont les actions privilégiées 8% toucheront probablement un premier dividende cette année et Dominion Copper située non loin de la Granby dans la Colombie Britannique. Toutes deux paraissent très riches en minerais de haute teneur et c'est sur ces deux titres que nous conseillons de placer son argent tout en rappelant qu'un certain risque est toujours inhérent à une valeur de mine.

J. M., à Versailles. — Arbitrez votre 3 0/0 perpétuel contre du 3 0/0 amortissable, c'est tout ce que vous avez à faire. Vous vous assurerez ainsi le remboursement au pair, tandis qu'on peut penser que le 3 0/0 perpétuel ne reverra plus le pair de très longtemps, sauf le cas où les projets d'impôts seraient repoussés. D'ailleurs les Rentes Françaises se trouveront encore privilégiées au point de vue de l'impôt parmi les autres valeurs mobilières.

Pour tout ce qui concerne la partie financière: renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Co,
9, rue Pillet-Will, Paris